



Ezen a kereskedők tulajdonságait ábrázoló rajzon a hangsúly a szövetek mérésére szolgáló mérőrúdon és a – jelen esetben kisebb mennyiségű, ám annál értékesebb áruk súlyának megállapítására szolgáló – mérlegen van. A kereskedőlét méréssel és számolással jár. A középkori iratok és illusztrációk szatirikus elemeit nem mindig ismerik fel a modern olvasók. Vajon a képen látható férfi ruhái a korabeli mérce szerint divatosnak számítanak? Vagy épp az újgazdagok vérmes reményeit figurázzák ki?

(Cessolis ms. német. 14. század)

Peter Spufford

HATALOM és HASZON

Kereskedők a középkori Európában



Scolar

Marc Fitchnek és Bridget Spuffordnak

Első oldal *A tengeri kikötők pecsétjein gyakran találhatunk vitorlás hajókat, ám az itt látható pecsét 1412-ben a párizsi folyami kereskedők elöljárója számára készült, ami rávilágít a szajnai hajózás fontos voltára. Bár sokunknak a folyami hajózásról a Temzén evickélő, utasokkal teli lélekvesztők és az evezőket húzó csónakosok jutnak eszébe, a pecsét tanúsága szerint a francia hajósok sokkal nagyobb volumenű ügyletekben vettek részt: a Szajnán és mellékfolyóin szállították az árut Párizsba Burgundiából csakúgy, mint a tenger irányából.*

Címoldal *A* speculum, *vagyis a királytükör a késő középkor egyik közkedvelt didaktikus műfaja volt, mely nemcsak az aktuális eseményekről és állapotokról számolt be, hanem egy ideális világot is tárt az olvasó elé. Mivel a tükrök elsősorban a hercegek és a főnemesség gyermekeinek szóltak, gyakran pazarul díszítették őket, ahogy ez az itt látható, a burgundiai udvar egyik tagjának megrendelésére 1462-ben készített* Miroir d'Humanite (Az emberi élet tükre) *esetében is megfigyelhető. Érdekes szemügyre venni, hogy a gazdagságról alkotott elképzelések milyen nagyarányú változáson mentek át a 15. század közepére: a „gazdag embert" már nem ingatlanjait szemrevételező földbirtokosként, hanem pénzét számoló kereskedőként ábrázolták.*

A kötet megjelenését a SPAR Magyarország Kereskedelmi Kft. és a GfK Hungária Piackutató Intézet támogatta, amiért a kiadó köszönetét fejezi ki.





GfK Hungária
Piackutató Intézet

Az eredeti kiadás: Power and Profit
The Merchant in Medieval Europe
Thames & Hudson Ltd, 2002
181A High Holborn, London WC1V 7QX
www.thamesandhudson.com

Fordította: Nyuli Kinga
Szakmailag ellenőrizte: Derczó Tibor
és Korpás Zoltán

Scolar Kiadó
1114 Budapest, Bartók Béla út 7.
(szerkesztőség: 1016 Budapest, Naphegy tér 8.)
Tel./fax: 466-7648
scolar@scolar.hu
www.scolar.hu

Felelős kiadó: Érsek Nándor
Felelős szerkesztő: Horváth Virág
Tördelő: Blazsek Réka, Horváth Virág

Nyomdai munkák: Dürer Nyomda Kft., Gyula
Felelős vezető: Kovács János

ISBN 978-963-244-006-4

Tartalom

Előszó

Kedves Olvasó!

Különleges, hasznos és izgalmas könyvet tart Ön a kezében. A „Hatalom és haszon – kereskedők a középkori Európában" című munka egyszerre történelemkönyv, szemléletes korrajz, gazdaságtörténeti forrásmű és színes kalandregény.

A könyv tudományos igénnyel, s ugyanakkor olvasmányosan, gazdag képanyaggal szemléltetve mutatja be a döntően 14. századi Európa kereskedőjét, árukereskedelme fejlődését, úgyis, mint a modern európai kereskedelem előfutárát. A színes történelmi tabló visszautal a kereskedelem 13. századi „forradalma" meghatározó történéseire, s kitekint a 15. századra is. Egyéb ismereteinkből tudjuk, s a könyvet elolvasva is érzékelhető, hogy a kereskedelem nemcsak szakma, hanem meghatározó gazdasági tényező is, hiszen fejlődése sokszor évszázadokra kihatóan meghatározta egyes városok, országok vagy régiók fejlettségi szintjét.

Ismert, hogy a belső társadalmi viszonyok és a folyamatos külső – elsősorban török – fenyegetettség okán a magyar gazdasági fejlődés, már ettől az időszaktól kezdődően a nyugat-európaitól eltérő irányt vett. A könyv által felölelt korszak meghatározó magyar uralkodói – Róbert Károly, Nagy Lajos, Luxemburgi Zsigmond vagy később Corvin Mátyás – a belső és külső feltételek által meghatározott lehetőségeik/korlátaik függvényében mind megpróbálták, többek között a kereskedelmi tevékenység elősegítésével is meghonosítani Magyarországon a nyugat-európai típusú fejlődést, erősíteni a városiasodás, polgárosodás folyamatát. A korszak Magyarországa azonban elsősorban mint a kontinens legjelentősebb ezüst- és aranytermelője, és az akkori Európa legjobb, legszilárdabb valutáit – aranyforintot, ezüstdénárt – előállító és exportáló ország írta be nevét a közép-európai kereskedelem történetébe.

A kereskedés nagyon szép, de rendkívül összetett, nehéz szakma. Mi, a kereskedelemben dolgozók, s a mesterségünket elhivatottsággal szeretők és tisztességesen űzők büszkék vagyunk arra, hogy e területen dolgozhatunk, és büszkék lehetünk elődeinkre is.

A magyar kiadás támogatói ezért jó szívvel ajánlják a könyvet minden, a kereskedelem iránt hasonlóan érző szakembernek és minden olyan nem szakmabelinek is, akik érdeklődnek a történelem, a gazdaságtörténet, a középkor világa iránt, vagy a múlt megismerése által jobban meg akarják érteni ezen ősi mesterség jelenkori összefüggéseit.

A könyv ugyanis bizonyíték arra, hogy bár a kereskedelem, annak körülményei, technikája és módszerei az évszázadok során óriási változásokon mentek keresztül, a főszereplők már középkorban is meglévő motivációi, a kereskedés bizonyos alapszabályai, gazdasági törvényszerűségei mai modern korunkban is változatlanul érvényesek.

Feiner Péter
Az Országos Kereskedelmi Szövetség elnöke

Bevezetés

Jelen kötet hosszú vajúdás után lát napvilágot. Az alapötlet még az 1970-es években fészkelte be magát a fejembe, a *Money and its Use in Medieval Europe* című könyv formájában megjelent kutatómunkám hatására. Számos háttérolvasmány feltérképezése után világossá vált, hogy e témát nem lehet feldolgozni az érintett helyek felkeresése nélkül. Köszönetnyilvánításomat a Keele-i Egyetem megemlítésével kezdeném, ahol docensként egy évet töltöttem kutatással. A széles körű terepmunkához azonban anyagi támogatásra és lehetőségekre is szükség volt. Legnagyobb hálám ezért a néhai Dr. Marc Fitch-et illeti, kinek lelkesedése és nagylelkűsége lehetővé tette számomra, hogy 1978 tavaszán és nyarán több mint száz állomáson át követhessem az *Itinéraire de Bruges* késő középkori zarándokútját Bruges-ből Toscana középkori eredetű városaiba, majd Közép-Európa bányászati központjain át vissza Flandriába, érintve Champagne-t, az Alpokat, az Appennineket, a Frankföldre vezető úton fekvő Pietrasantát és más „új városokat", illetve Svábföld és Frankföld 15. században felemelkedő településeit. A legfontosabb tengeri kikötők (például Genova és Velence) mellett több távoli, kisebb tengeri és folyami kikötőt is volt szerencsém felkeresni (az előbbiek közül Sluys-t, Aigues Mortes-t és Porto Venerét említeném, az utóbbiak közül pedig Troyes-t, St-Jean de Losne-t, Signát, Brescellót és Maastrichtet).

A kutatásból hamarosan családi vállalkozás lett. Sandwich-ből Calais-be utaztunk, majd követtük az *Itinéraire*-ben szereplő útvonalat Bruges-től Firenzéig egy kis méretű furgonban, melyben négy fekvőhelyet alakítottunk ki. A gyerekek tíz- és tizenhárom évesek voltak ekkor. Utunk olyan hideggel és esőzéssel kezdődött, hogy Európa északnyugati területei leginkább egy hatalmas szivacsra emlékeztettek minket. Mi mégis nagyon boldogok voltunk. Az út során két külön világot is felfedeztünk. Száznál is több kempingben fordultunk meg, melyek nagy része nem sokban különbözött egymástól. Ez alól kivételt képezett egy-egy meleg vízzel rendelkező táborhelyünk, melyekből igencsak kevés volt, épp ezért kellemes nosztalgiával emlékezünk rájuk, többek közt a Jura-hegységi Pontarlier-re. A másik a – flamand, francia, olasz, horvát, német és latin nyelvű – misék világa volt. Bridget lányunk nem sokkal korábban esett át egy vesecátültetésen, ám jól viselte az utat. Pedig nem volt könnyű neki: általában lassan tudtunk haladni a régi, ma már B vagy C kategóriába sorolt utakon. Ezek nem messze futottak az újabb és gyorsabb elsőrendű utaktól, a vasúttól, az autópályától vagy a csatornáktól, melyek mindegyike a középkori útvonalak okosan megválasztott csapásirányát tükrözte. Kis időbe telt, míg a gyerekek hozzászoktak a gondolathoz, hogy számunkra az 1500 után épült épületek tulajdonképpen láthatatlanokká váltak.

Húsvét után mindannyiunk nagy bánatára Francis fiunk visszatért angliai iskolájába, ám Bridget, aki épp betöltötte tizenegyedik életévét és sikeresen letette a gimnáziumi továbbtanuláshoz szükséges vizsgát, velünk maradt. Az elkövetkező három hónap során, míg én levéltári kutatásokat folytattam (főként Firenzében), Bridget segített a feleségemnek bevásárolni Chianti egyik kisvárosában. Életkorának köszönhetően anyjánál sokkal gyorsabban sajátította el a nyelvet, emellett nagy érdeklődést mutatott a képek iránt. Hamarosan egy borzalmas, de számomra igen hasznos szokást alakítottak ki: állandóan az Uffizi-képtárban és más múzeumokban kiállított késő középkori festmények hátterét vizslatták, utazók és „realisztikus" tájképrészletek után kutatva. Ennek köszönhető, hogy később, tizenhat évesen lenyűgözte franciavizsgájának bizottságát, mikor Uccello festményeinek egyedi perspektíváit is beleszőtte feleletébe. Bridget bukkant rá az Uffizi-képtár egy eldugott sarkában arra a rézbányászatot ábrázoló képre, amely e kötet 365. oldalán látható. Nagyon tetszettek neki a Davizzi- (ma Davanzati-) palotában látható bútorszövetek és más kelmék. De legjobban mégis talán a velencei boltocskákat szerette, ahol zsebpénzén – örömujjongások közepette – újabb és újabb különleges fűszereket vásárolt, melyeket gondosan beragasztott útinaplójába. Mivel még a megértőnek tekinthető londoni kórházunk, a Guy's is úgy vélte, hogy Közép-Európa eldugott részein talán nem tudják Bridget vérvételeit lebonyolítani, illetve a vizsgálatok eredményei feltehetőleg csak nagy késéssel érnének Nagy-Britanniába, mikor Szlovénia felé vettem az irányt, Bridget édesanyjával együtt hazautazott.

Mégsem maradtam egyedül, ugyanis egyik legrégebbi barátom, Alasdair Mackinnon úgy döntött, velem tart. Alasdair a legjobb nyelvész, akit ismerek: folyékonyan beszél olaszul, szlovénul, horvátul, magyarul és németül, emellett a szláv nyelvrokonságnak köszönhetően meg tudja értetni magát szlovákul, lengyelül és csehül is. Közös utunk során holland, svéd és ír nyelvtudására nem is volt szükség. Nemcsak nyelvi tehetsége, de a kommunista rendszer alatt élő népek egyéni vonásainak és szokásainak ismerete is nagy segítséget nyújtott abban, hogy keresztül-kasul utazgassunk Szlovénián, Horvátországon, Magyarországon, Szlovákián, a Szepességen, Lengyelországon, Ausztrián és Csehországon. Az utazás alatt láthattuk a pettaui (Ptuj) és koci marhacsordák útvonalait, illetve Zengg (Senj) kikötőjét, eljutottunk Zágrábba és Karlovacba, Körmöcbánya (Kremnica), Selmecbánya (Banská Štiavnica), Iglau (Jihlava) és Kutná Hora bányavárosokba, Budára, Esztergomra és Prágába, vagyis a Luxemburgok fővárosaiba, nem is beszélve az olyan kereskedelmi központként funkcionáló városokról, mint Krakkó és Bécs. Szárazföldi és vízi utak keresztezték egymást, mi pedig csak mentünk a Kárpátokon át, a Garamtól a Visztuláig a 15. századi útvonalat követve, majd a régebbi úton Szepes várától Varasdig (Varazdin), ahol még júliusban is karácsonyi díszek voltak kiaggatva, az emberek pedig boldog új évet kívántak nekünk.

Közép-európai tartózkodásunk alatt feleségem igencsak aggódott, hiszen a berlini fal leomlása még sok ideig váratott magára. Mivel nagybátyám a Közép- és Kelet-Európában folyó nyugati titkos hírszerzés prominens személyiségének számított, édesanyám igencsak egyedi leánykori nevét nem volt célszerű bárkinek is tudomására hoznom az út során, még a formanyomtatványok rubrikáiban sem. Feleségem – joggal – úgy vélte, hogy míg hatszor átlépjük a középkori

Csehországot, Morvaországot és Szlovákiát történelmileg anakronisztikus módon összeolvasztó Csehszlovákia határát, illetve régi hidakról és más stratégiailag fontos helyekről készítünk felvételeket, kínos lenne, ha édesanyám családneve valamilyen módon kiszivárogna. Szerencsére semmi efféle problémánk nem volt, attól eltekintve, hogy Alasdair walesi szülőhelyének nevét, melyet minden kempingben be kellett diktálnunk, a helybeliek igencsak szokatlannak találták. A névben lévő mássalhangzók együttállása olyan idegenül hangzott a csehszlovák fülnek, mint a szláv nyelvek nekem. Egy alkalommal sikerült elérnünk, hogy egy fiatal szlovák határőr élete valószínűleg legrosszabb napját élje át. Felettesei ugyanis utasították, hogy tételesen vizsgálja át furgonunk tartalmát, melybe beletartozott a nagyrészt toszkán terrakotta szállítóedényekben felhalmozott, a kutatáshoz szükséges szakirodalom csakúgy, mint a mindennapi élethez szükséges eszközök. A több órás kutakodás alatt a határőr sisakja újra és újra a szemére csúszott, és – bár ez az akkori ideológiával bajosan volt összeegyeztethető – igencsak gyakran hangzott el a szájából a „Jézus Mária" szókapcsolat. Hosszas méricskélés után a furgon hátsó részében árucikkek vagy akár egy ember átcsempészésére is alkalmas helyre bukkant, ám hamar kiderült, hogy ez tulajdonképpen a motorház. Lelkesedése azonban hamarosan ismét fellobbant, mikor az egyik üléspárna alatt elrejtett iratot fedezett fel. Hatalmas volt csalódása, amikor világossá vált, hogy Marc Gheerarts 1562-ben készített Bruges-térképét tartja a kezében, melyet egy ideje magunk is elveszettnek hittünk.

Németországban Francis fiam ismét csatlakozott hozzám, és átvette Alasdair navigátori szerepkörét. Vele utaztam Nürnbergből Regensburgig, ahol a Duna a lábaink előtt hömpölygött, miközben ebédeltünk, majd tovább Augsburgból a Brenner-hágón át és vissza, végül pedig a Rajna-vidékre, Brabantba és Flandriába. Francis pontos megfigyeléseinek és fáradhatatlan kíváncsiságának köszönhetően 14 évesen is mindig a helyes kérdéseket tette fel – ahogy azóta is teszi.

Utunk során rengeteg ember látott minket vendégül, adott nekünk hasznos tanácsot, illetve mutatott meg épületeket, műtárgyakat és iratokat, melyeket az ő segítségük nélkül nem láthattunk volna: Victor és Esther de Waal Canterburyben, Angliában, útban Londonból Sandwich felé; Wim és An Blockmans Flandriában, a középkori Gentben tett felejthetetlen idegenvezető túrájukkal; John és Nicoletta Day Párizsban, illetve a Valois-k fővárosának maradványában; Aldo és Mariele De Maddelena a Visconti- és Sforza-családok korának Milánójában; Vlado és Charlotte Ivir a horvátországi Zágrábban; Kristina Samperl Ptujban; Sugár András és Erzsébet, Gedai István és Huszár Lajos Budán; Jozef Gindl a szlovákiai Selmecbányán; Zbigniew Zabinski, Zdzisław Kapera és Stanislava Kubiakowa a Jagelló kori Krakkóban; Stefan Kazimir Pozsonyban; Elisabeth unokatestvérem a hercegi Bécsben; Mme Haskova és Karel Castelin Prágában; Anne Neundorf és Franz és Ursula Kuhn a rajnai palotagrófságban fekvő Heidelbergben; és Madeleine de Heusch Brabantban, Brüsszelben. Hogyan köszönhetném meg segítségüket ennyi év távlatából? És hogyan mondhatnék köszönetet a tudásom elmélyítésében segédkező számos kollégámnak? Sokuk neve felbukkan a jegyzetek szövegében, ám nem mindenkié. Utóbbiak közé tartozik például az aarhusi Bjorn Poulsen, aki a dán marhakereskedelemről világosított fel, a roehamptoni Susan Rose, aki a földközi-ten-

geri hajózásról beszélt nekem, és végül, de nem utolsósorban John Munro, akinek lektori munkája a legprecízebb és legrészletesebb volt, amellyel valaha találkoztam; ő volt az, aki számos hibára és csapdára hívta fel a figyelmemet.

A középkori kézműipar, szükségletek, luxus és túlélés fogalmának megértésében a könyvtárakon, épületeken, festményeken és fennmaradt tájképeken kívül nagy segítségemre voltak a múzeumok – a Victoria és Albert Múzeumtól kezdve a Bargellóig, a Cloisters-től a Cinquentenaire-ig, Clunytől az antwerpeni Vleeshuisig –, illetve az olyan speciális szakmúzeumok, mint például a Gutenberg vagy a Plantin nyomdamúzeum.

Könyvemet több helyszínen, több részletben írtam, bizonyos részeknek többször is nekifutva. Chiantiban, Grevében fogtam hozzá először, a 3. fejezet első változatával kezdve a munkát, miközben még tartott a kutatás, majd a kelet-angliai Haddenhamban folytattam, más írásokkal párhuzamosan. Nagy előrelépést jelentett a könyv szempontjából a Cambridge-i Egyetemtől és a Queens' College-tól kapott kutatóév, melynek egy részét Toscana szélén, Cortonához közel töltöttem, ahol Germaine Greer volt olyan kedves, és rendelkezésemre bocsátotta dombok közt fekvő házikóját, ahol nyugodtan dolgozhattam. A 4., 5. és 6. fejezetek nagy részéről mindig az umbriai tölgyek narancssárga téli színe és a hó alól tavasszal kibukkanó ibolyatenger jut eszembe. A középkori kereskedelemben fontos szerepet játszó hatalomról szóló 2. fejezet többnyire Új-Zélandon, Wellington közelében, az Island Bayben töltött ősz folyamán íródott. Az elkészült fejezeteket Leuvenben átírtam, míg Herman van der Wee meghívásából vendégprofesszorként ott tevékenykedtem. A 8. fejezet elejét egy Lübeckben tartott előadásra írtam meg. A 8. fejezet további része, illetve a profitszerzés igényét hangsúlyozó 1. fejezet Whittlesford Keresztelő Szent Jánosról elnevezett gyülekezetének 15. századi épületében látott napvilágot. Az eredetileg tervezett méretének háromszorosára duzzadt könyv megírása, illetve átjavítása hosszas gépírói munka eredménye, melyért hatalmas hálával tartozom Carolyn Bushfieldnek Keele-ből, aki elkezdte legépelni a kéziratot, Louise Rambaut-nak Saint Ives-ből, akinek postán küldtem át részeket Cortonából és Wellingtonból, végül, de nem utolsósorban Anne Simpsonnak és a munkáját segítő Margaret Hennessynek a Netherland Institute for Advanced Study intézetből, akik magukra vállalták a munka újragépelését azalatt, míg én vendégtagként náluk tartózkodtam.

A köszönetnyilvánítások sorában nem említettem feleségemet, Margaretet, aki nagyon közel áll hozzám és a könyvhöz egyaránt. Mindig elolvassuk egymás írásait, és megosztjuk egymással észrevételeinket, ehhez a könyvhöz azonban már a kezdetektől szorosabban kötődött, így sokkal inkább érezheti magáénak, mint bármely más munkámat.

A kezdeti terepmunkáktól kezdve Marc Fitch hosszú éveken át támogatta a kutatást, és ezzel a könyv elkészültét, ám sajnos – akárcsak Bridget – ő már nem foghatta kezébe a kész művet, melyet kettejüknek ajánlok.

Peter Spufford
Cambridge
2002. pünkösd

1

A kereskedelem átalakulása

Bár a 15. század végén a kereskedelmi ügyletek egy részének bonyolításához már papírpénzt is használtak, a pénzforgalom gerincét továbbra is az arany- és az ezüstérmék alkották. Az aranyérméket az előállító országon kívül is széles körben elfogadták. A képen látható Quentin Massys aranyműves különböző országokból származó aranyérmeket válogat szét és méri le súlyukat, talán beolvasztási céllal (ékszerek, illetve más tárgyak készítéséhez), vagy esetleg egy nagyobb kifizetés értékére kíváncsi. Az aranyérmék magas értéke miatt egészen a 19. századig teljesen általános volt, hogy az emberek lemérették őket. A jobb oldalon érmék és ékszerek súlyának megállapítására alkalmas mérősúlyokat láthatunk, a bal oldalon pedig egy rúdon eladásra kész gyűrűk és egy kis zsák található, melynek nyitott szája láttatni engedi a benne rejlő csodaszép igazgyöngyöket.

A 13. SZÁZADI EURÓPÁBAN a helyi, területi, kontinentális és interkontinentális kereskedelem hatalmas fejlődésen ment keresztül. Egyes területeken és útvonalakon az áruforgalmi ügyletek lebonyolításában radikális változások figyelhetők meg, melyek szorosan összekapcsolódtak a kereskedelem volumenének növekedésével. Egyes kutatók ezeket a változásokat a 18–19. században lezajlott „ipari forradalom" mintájára „kereskedelmi forradalomnak" nevezik.

A kereskedelem 13. században bekövetkezett változásait valójában a jelentős népességgyarapodás és a rendelkezésre álló pénzmennyiség növekedése tette lehetővé. E tényezők következtében a 14. századi Európa a mezőgazdasági termeléséhez viszonyítva túlnépesedetté vált, illetve ezzel párhuzamosan a kontinens szinte minden területén elterjedtté vált a pénzhasználat és a hitelek igénybevétele. Európa nagy részén a lakosság száma csak a 17. században érte el újra a 14. századi szintet, ennek meghaladására pedig csupán a 18. században került sor. A pénzkészlet mennyisége is csúcsponton volt, melyet csak több évszázaddal később sikerült ismét elérni. Angliában például 1319-ben, II. Edward uralkodásának idején több mint 800 tonnányi ezüstérme forgott közkézen – vagyis a 12. század közepén elérhető mennyiség huszonnégyszerese. Három évszázaddal később, I. Erzsébet uralkodásának végén azonban összesen csupán 500 tonnányi ezüst- és aranyérme volt forgalomban.[1]

A mostani bevezetőn túl nem sok szó lesz ezekről a konkrét változásokról, melyek a 13. századi kereskedelemben bekövetkeztek. Természetesen utalások formájában újra és újra felbukkannak majd, ám a könyv elsődleges célja a kereskedelmi forradalomnak köszönhetően kialakuló, egészen a kora újkorig meghatározó szerepet játszó jellemzők bemutatása, így a 14. századé lesz a központi szerep, de természetesen megemlítem majd az előzményeket és a későbbi fejleményeket is. A 14. századi Európa nem csak a kontinensen belüli és kívüli kereskedelmi útvonalak megváltozásának lehetett tanúja, hanem egyes országokban a gazdasági terjeszkedés megtorpanásának, sőt olykor kifejezett visszafejlődésének is. Ezt a jelenséget, melyet „a reneszánsz gazdasági válságának" is szokás nevezni, a kedvezőtlenebb éghajlat, éhínségek, illetve a nyomukban járó bubópestis okozta népességcsökkenés váltotta ki. Ezzel párhuzamosan a kifizetések – legyen szó pénzről vagy hitelről – terén is visszaesés tapasztalható, ami elsősorban a közép-európai ezüstbányák kimerülése miatt következett be.

Az 1200 és 1500 között eltelt évszázadok természetesen hosszú távú folyamatokat foglalnak magukban: a korszak kezdetén általános fellendülés, majd később visszaesés figyelhető meg, a 15. század közepétől pedig ismét fejlődésnek és terjeszkedésnek lehetünk tanúi. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy





Mielőtt 1344-ben III. Edward megkezdte volna az aranypénzverést, Angliában csak ezüstérméket állítottak elő. A felső képen látható a késő középkori Anglia szabványos aranyérméje, vagyis a „noble", amely a korabeli Európa legnagyobb érméjének számított: kétszer akkora volt, mint az általánosan elfogadott firenzei forint. A noble nem csak Angliában, de Skóciában, illetve az Anglia legfontosabb kereskedelmi partnereként számon tartott Flandriában is elterjedt volt, és a Hanza útvonalain egészen a Baltikumig fellelhető volt. Aquitániára vonatkozó egyeduralkodói igényeit hangsúlyozandó III. Edward ezen a területen is veretett aranyérméket, például az alsó képen látható 1360-ban készült „guyennois"-t. Bár a képeken a két érme ugyanakkorának látszik, valójában a guyennois sokkal kisebb a noble-nél.

ezek a folyamatok a korszakra visszatekintők számára sokkal világosabbak, mint egykor a korabeli emberek számára voltak. Az ember ugyanis nem gondolkodik ilyen nagy távlatokban, a leghosszabb idő, melyet általában képesek vagyunk átérezni, az saját életünk időtartama. Ahogy a híres közgazdász, J. M. Keynes fogalmazott a hosszú távú ciklusokról: „Hosszú távon mindannyian halottak vagyunk." A középkori embert ugyanazok foglalkoztatták, mint minket: a rövid távon ható erőteljes fellendülések és visszaesések, melyek azonban általában nem tartanak tovább néhány évnél. A középkorban is voltak konjunktúraciklusok, a kicsinek bizonyuló piacok miatt kialakuló túltermelési válságok, és létezett versengés is az – igazságtalanul előnyös helyzetben lévő, olcsó munkaerővel vagy nagyobb hitelkerettel bíró – külföldi vetélytársakkal. A középkori embert is érzékenyen érintették az éppen hatalmon lévő uralkodó vagy kormány rendeletei, melyek – eltekintve Velencétől és néhány hasonló gazdasági orientációval rendelkező államtól – sokkal kevésbé vették figyelembe a gazdasági érdekeket, mint manapság. A háborúk, az adók, valamint a pénz leértékelődése sokszor messzemenő hatást gyakorolt az iparra és a kereskedelemre.

A középkori ember élete ezeken a néhány évig tartó, az egyes országokat különféle mértékben érintő rövid távú tényezőkön kívül nagyban függött az éves mezőgazdasági termeléstől. Elődeinkhez és a kevésbé fejlett országokban élő embertársainkhoz képest manapság nem vagyunk kitéve a bőség és az ínség közötti éves ingadozásnak. Az amerikai prériken betakarított gabona bőséges vagy éppen alacsony mennyisége néha még hatással van a fejlett világ piacaira, ám közel sem annyira, mint a 14. századi aratások sikere vagy kudarca az akkori emberek életére. Az Európa északi területét 1315-ben és 1316-ban is sújtó rossz termés világméretű éhínséget, zűrzavart és halálozást okozott Lengyelországtól Írországig. Az éhezés egyet jelentett a halállal. Az európai méretű piacra gyártott luxus gyapjúszövetek egyik legfőbb előállítójának számító flandriai Ypres lakossága 1317-ben négy hónap alatt 10%-kal csökkent, az éhezés alatt elszegényedett emberek holttesteit pedig állami pénzen kellett eltemettetni.

Jelen kötet elsősorban Európának azokra a területeire fokuszál, amelyeket a legnagyobb mértékben érintett a 13. századi kereskedelmi forradalom. Ilyenek többek között az uralkodói székhelyek, ahol a lakosok nagy száma miatt jelentős volt az élelmiszer-szükséglet, illetve a kevés, kiváltságos helyzetben lévő gazdag arisztokrata jóvoltából a luxuscikkeknek is volt piaca. Tulajdonképpen e két tényezőnek köszönhetően született meg az európai kereskedelem. A kereskedelmi forradalom nem kerülte el Észak-Itália, Dél-Németalföld és a később felemelkedő délnémet területek ipari és kereskedelmi központjait, amelyek rengeteg igényt voltak hivatottak kiszolgálni. Emellett mindenképpen beszélnünk kell egy sokszor „kifelejtett" területről, a közép-európai bányavidékekről, ezek ezüst- és aranytermelése nélkül ugyanis nem jöhetett volna létre a középkor pénzközpontú gazdasága.

Az uralkodói székhelyeken, kereskedelmi és ipari központokon, valamint a nemesfémek lelőhelyein kívül megvizsgáljuk a baltikumi és fekete-tengeri gabona, a dániai és magyarországi marha, az angliai és kasztíliai gyapjú, az

orosz és ír szőrme és az afrikai és indiai elefántcsont útját. Szólni fogunk a Portugáliából és Jáva szigetéről érkező festékekről, az Izlandról származó sólymokról, a Perzsa-öbölből Európába szállított igazgyöngyről, továbbá a kis-ázsiai timsó és a dél-indiai bors kereskedelméről. Ugyanúgy szó lesz tehát az ipari nyersanyagok és a városlakók életben maradásához elengedhetetlen élelmiszerek beszerzésének érdekében lebonyolított ügyletekről, mint a pompakedvelő nemesség – az átlagemberek számára a valóságtól teljesen elrugaszkodott – igényeinek kielégítését célzó árucikkek kereskedelméről.

Eme könyv ötlete egy, a finomítatlan nemesfémeknek a bányavidékekről való szétáramlását taglaló tanulmányomból ered, melyben szó esett a bányakincseknek a kereskedelmi útvonalakkal való kapcsolatáról, az Európa különböző területein folyó kereskedelmi tevékenység arányairól és egyensúlytalanságairól, továbbá Európa és az Európán kívüli világ felemás viszonyáról. A „Money and its Use in Medieval Europe" című munkám írásakor már elkezdtem feltérképezni a középkori államok fizetési mérlegeit és a nemesfémek mozgásának irányát. Hamarosan világossá vált számomra, hogy bár vallási és politikai tényezők is hatással voltak a finomítatlan nemesfémek áramlására, e téren a legfontosabb hatással hosszú távon mégis a kereskedelem bírt. A vert és veretlen arany és ezüst nagyarányú mozgására a politika, és alkalomadtán a vallás csak ideig-óráig tudott hatást gyakorolni. A nemesfémek folyamatos és egyenletes áramlásának elsődleges oka a késő középkori európai és Európán kívüli kereskedelem mérlegében keresendő. Amikor a nyugat-európai ipari és kereskedelmi központok között lebonyolított üzleteket már váltók útján egyenlítették ki, a fejletlenebb területeken továbbra is a készpénz volt a bevett fizetőeszköz. A baltikumi, valamint a Közép-Európa és Észak-Itália, illetve az Észak-Itália és a Közel-Kelet között folytatott kereskedelmi ügyletek során az árukért többnyire azonnal, nemesfémek formájában fizettek.

A könyv – akárcsak a középkori kereskedelem – a fogyasztókkal kezdődik, kiemelt figyelmet fordítva a főbb nyugat-európai városokra, amelyekben ez a réteg koncentráltan volt és van jelen. Mindez magyarázatul szolgál Párizs, Milánó, Avignon, Firenze, London, Nápoly, Brüsszel és Róma nemcsak a kereskedelemben, hanem a politikában és kormányzásban betöltött kiemelkedő szerepére is.

A középkori ipar és kereskedelem fókuszában álló fogyasztók után az őket ellátó kereskedőházakat, és a hozzájuk tartozó „európai méretű" vállalatokat mutatjuk be, kiemelve a toscanai, illetve a délnémet székhelyű központokat. A legnagyobb „főváros"-ból, Párizsból a számos nagy vállalkozásnak otthont adó Firenzébe vezető kereskedelmi utat is bejárjuk majd. Ezután a kereskedelmet segítő és hátráltató tényezőket vizsgáljuk meg; ezek közé tartoznak az útfelújítási és hídépítési munkák, az egyes területek fogadókkal és szállító szolgáltatásokkal való ellátottsága, az útdíjak, az útonállók és az árucserébe való állami beavatkozás egyaránt.

Ezt követően pedig szemügyre veszünk néhány konkrét árucikket is. Először a különféle iparcikkeket vizsgáljuk meg, azon belül is elsősorban a Dél-Németalföldről, Észak-Itáliából és a délnémet területekről származó textil-



Két tébolyult kereskedő karikatúrája egy díszes Bibliában, amely a „Harley Apocalypse" (13. századi Anglia) egy passzusát illusztrálja: „Elbukott, elbukott a nagy Babilon!... És a földi kereskedők zokognak és gyászolják őt, hisz senki nem veszi meg áruikat, a rengeteg aranyat, ezüstöt, ékszert és gyöngyöt, a finom bíbor, selyem és skarlátszín szöveteket, illatos fákat, elefántcsontot, drága fa-, bronz- és vastárgyakat, márványt, fahéjat, fűszereket, tömjént és mirhát, bort, olívaolajat, finom lisztet és gabonát, marhákat és juhokat, lovaskocsit és rabszolgát, emberi életet... A kereskedők, akik Babilonnak köszönhetik gazdagságukat, most messze elkerülik, rettegve a gyötrelmektől, melyeket a város kiáll, sírva és hangosan gyászolva: »O jaj, ó jaj, minden gazdagság elpusztult egy pillanat alatt!«"

A híres 14. századi Manesse Kódex, *melyet csodálatos illusztrációk díszítenek, 12. és 13. századi német nyelvű szerelmes költemények gyűjteménye. A szemközt látható, Dietmar von Ast egyik verséhez készült képen egy osztrák nemes látható, aki kénytelen hajnalban elválni szomorú kedvesétől. A férfi szamáron utazik, melyet a korabeli tájszólásban* Ast*nak neveztek. A nő egy rudat (melynek szintén* Ast *a neve) kapott udvarlójától ajándékba, melyen a férfi szerelmét szimbolizáló övek és erszények lógnak. Ezek a legkiválóbb anyagokból és aranyból készült tárgyak a „nemzetközi" kereskedelem legelőkelőbb termékeinek számítottak.*

ipari és fémműves termékeket, majd olyan luxuscikkeket veszünk szemügyre, mint a velencei üveg, a faenzai majolika és az arrasi-kárpit. A különböző termékeket előállító iparágak vizsgálata során láthatóvá válik, hogy milyen ritkán kezdtek el az egyes területeken olyan termékeket előállítani, amelyeket már importáltak egy-egy másik vidékről. Az iparcikkek után a nyersanyagokra (gyapjú, vas, réz, selyem, fa, szőrme, bőr, timsó, festékek, igazgyöngy, drágakő) és az élelmiszerekre (fűszerek, bor, sör, gabona) irányítjuk az olvasó figyelmét.

Csak mindezek részletes bemutatása után térünk rá a kereskedelem egyenlőtlenségeire, a nemesfémek európai mozgására és a bányászat kiemelkedően fontos szerepére, illetve az elsősorban Közép-Európát érintő bányászati problémákra.

Megvizsgáljuk a kereskedelem késő középkorban bekövetkezett földrajzi változásait is. A 13. században a szárazföldi és vízi kereskedelmi utak egyaránt a Bruges (ma Brugge) központú Németalföld, a Firenze központú Toscana és a cseh ezüstbányák által bezárt háromszög köré szerveződtek.

A 14. században azonban az árucsere már túllépett a 13. században oly fontos szerepet játszó kereskedelmi háromszög hatókörén, emellett a szárazföldi utazás bizonytalan volta miatt a tengeri kereskedelem is egyre jelentősebb pozíciót kezdett kivívni. A 15. század végén azonban a földközi-tengeri utazások igen veszélyessé váltak, így nem meglepő, hogy ismét a szárazföldi és folyami szállítás erősödésének lehetünk tanúi. Ezzel párhuzamosan a délnémet területek kereskedőinek és iparosainak jelentős presztízsnövekedése azt eredményezte, hogy az európai kereskedelemben az Antwerpen–Nürnberg–Velence útvonal vált a forgalom gerincévé.

A 13. századi kereskedelmi forradalom

A kereskedelemben a 13. században bekövetkezett, az észak- és közép-itáliai kereskedővárosok kereskedői által kezdeményezett változások jelen kötet kiindulópontjának tekinthetőek. Az északi – genovai, velencei és milánói – kereskedők átvették az irányítást, és hamarosan asti, piacenzai és bolognai társaik is csatlakoztak hozzájuk. Toscanában és Umbriában sem csupán a firenzeiek, hanem a luccai, sienai, pisai, perugiai kereskedők is aktív szerepet játszottak a változásokban, nem is beszélve az olyan kis települések kereskedőiről, mint például Prato. A „hosszú 13. századnak" a banki ügyletek területen bevezetett kiemelkedő újításai nem merültek feledésbe a gazdasági stagnálás időszakában sem; az elért eredményekben nem volt visszalépés. Valójában egyes újítások a stagnálás időszakában láttak napvilágot, többek között a holding típusú társaság és a tengerészeti biztosítás fogalma. Mi több, az Észak- és Közép-Itáliában megkezdődött változások is épp ekkor kezdtek elterjedni az Alpok túloldalán, a délnémet területeken. A korszakra a kevésbé fejlett üzleti formák, például a helyi vásárok és a szabad kereskedelem útjába akadályt gördítő árumegállító jog (lásd 47. oldal), illetve a „nemzetközi" bankügyletek, kereskedelmi biztosítás és könyvelés területén megjelenő kifinomult észak-itáliai újítások együttélése jellemző.

A 13. században a luxustermékek iránti fokozott érdeklődést a lakbérek rendszerének megváltozása miatt felszabaduló hatalmas készpénzmennyiség


her Dietmar von Ast .



tette lehetővé. A század végére ugyanis a földesurak az addig csak kisebbrészt pénzben, nagyobbrészt terményben és szolgáltatások formájában szedett lakbért törekedtek elsősorban készpénzben megkapni a lakóktól. Nem csoda, hogy ez a luxuscikkek iránti igény igencsak megnövelte a kereskedelem volumenét. Ahogy az árucsere egy-egy adott városban, illetve az ezeket a városokat összekötő utakon kritikus méreteket ért el, a kereskedelem terén nemcsak mennyiségi, hanem minőségi változások is jelentkezni kezdtek. Ehhez az alapvető átalakuláshoz mindenekelőtt a pénzellátás és a kereskedelem egy kritikus határon való átlépésére volt szükség.

E határ elérését az adott kereskedelmi utakon a kereskedelemnek a hagyományos keretek között egyre fokozódó volumene előzte meg. Az itáliai kereskedők először csak egyre több öszvért pakoltak meg áruval, mielőtt karavánukkal elindultak volna az Alpokon át. Amikor viszont a megnövekedett áruforgalom elérte a kritikus pontot, szükségessé vált a munkamegosztás.

Giovanni Arnolfini Jan van Eyck által 1434 után készített portréja. Arnolfini az Európa különböző területein élő itáliai kereskedők egyike volt: a 15. század közepén Bruges-ben élő, a fényűző itáliai selymek importját intéző luccai kereskedőcsoport legprominensebb tagja. 1422–23-ban már olyan stabil anyagi háttérrel rendelkezett, ami lehetővé tette, hogy az uralkodónak, Jó Fülöpnek hat drága faliszőnyeget ajándékozzon. Ezeket Fülöp elküldte V. Márton pápának, hogy „őszentsége tartsa meg a herceget jóakaratában”.

A kereskedők, akik nem utaztak

A kritikus pont elérése után a kereskedelem olyan nagy méreteket öltött, olyan folyamatossá és egységessé vált, hogy a kereskedőknek három különböző típusa jöhetett létre: az Észak-Itáliában élő, export-import vállalkozások lebonyolításán tevékenykedő kereskedők, az áruknak a kereskedelmi elöljáróktól az ügynökökhöz való eljuttatására szakosodott szárazföldi és tengeri szállítók, valamint a kereskedelmi ügynökök, akik a tengerentúlon vagy Európa különböző részein telepedtek le, és ott elöljáróik utasításait követve igyekeztek intézni az adásvételi ügyleteket.

Ez a hármas munkamegosztás elsőként azoknak az utaknak a mentén jöhetett létre, melyeken az áruk iránt már viszonylag hamar fokozott igény jelentkezett, vagyis az Észak-Itáliát a Levantéval (a Földközi-tenger keleti partvidéke) összekötő útvonalon. A 12. századtól állandó velencei, genovai és pisai kereskedelmi ügynöki kolóniák létesültek Akkó, Alexandria és Konstantinápoly városában. Rómában, Nápolyban, Palermóban és Champagne vidékén csak később telepedtek meg észak-itáliai kereskedők. Ezzel egy időben Észak-Itália városaiban külföldi ügynökök hozták létre saját telepeiket. A 13. század végére jelentős kereskedelmi kolóniák jöttek létre Londonban és Párizsban, illetve a vagyonos hátországgal rendelkező kikötőkben, például Bruges-ben, Sevillában, Barcelonában és Montpellier-ben.

Külföldön élő kereskedők

A kereskedelmi kolóniák megszervezése sok helyen laza keretek között zajlott, máshol azonban szigorú rendszer szerint épültek fel, a kereskedők saját elhatározásából, illetve esetenként a vendéglátó ország előírásai miatt. A Konstantinápolyhoz közeli Perában élő népes genovai közösség, melyet a kortársak „második Genovának” neveztek, igencsak szigorú szabályok szerint rendezkedett be. Akkóban a velenceiek, genovaiak és pisaiak által elfoglalt városnegyedek olyan nagy részét tették ki a településnek, mintha egy önálló itáliai város ékelődött volna bele.

Az iszlám területen fekvő keresztény települések lakosai szoros ellenőrzés alatt éltek. E telepek esetében a vendéglátó közösség elkerítette a város egy részét a betelepülő idegenek számára – ezt a részt *funduk*nak nevezték. A *fun-*



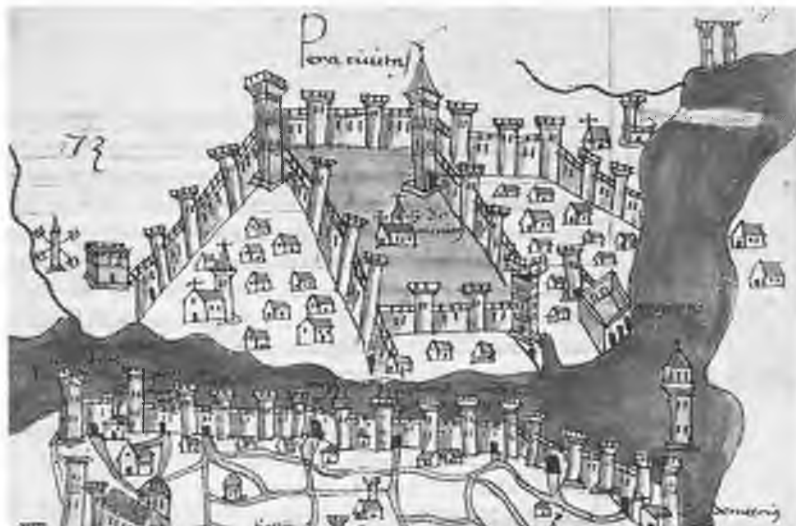
A képen Francesco della Chiesa itáliai kereskedő látható, aki a 15. század végén a Valenciában élő genovai közösség tagja volt. Amikor egy szárnyas oltárképet szeretett volna hazaküldeni Genovába, a műremek elkészítésével – Arnolfinihez hasonlóan – egy híres helyi művészt bízott meg, aki a megrendelőt is ráfestette a képre. Az itt látható portré Bartolomé Bermejo Montserrat-i Szüzet ábrázoló triptichonjának részlete.

*duk*ban nemcsak az európai kereskedők szállásai voltak, hanem áruraktárak, keresztény kápolnák, sőt olykor kizárólag az európaiak használatára szolgáló fürdőházak is. E lakónegyedek némelyike (például az alexandriai itáliai negyed) igen tekintélyes kiterjedésű volt. Ezek a nagy közösségek az otthoni kormányzatot képviselő konzulokkal is rendelkeztek, akik a *funduk*on belüli rendfenntartással foglalkoztak, valamint ők tárgyaltak a befogadó város hatóságaival a privilégiumokról, illetve a már korábban elnyert kiváltságok esetleges semmibe vételét sérelmező panaszokról. A hatalmas alexandriai velencei negyed életét 1302 és 1498 között állandó kinevezett konzulok irányították. A Nílus másik torkolati ágánál fekvő kikötővárosban, Damiettában található velencei közösséget az alkonzulok felügyelték. A 15. században Szíriában letelepülő velenceiek igazságszolgáltatását a Damaszkuszban székelő konzul látta el. A Bejrútban, vagyis Damaszkusz tengeri kijáratánál, illetve az Aleppo kikötőjének számító Tripoliszban élő velencei kereskedők életét a damaszkuszi alkonzulok igazgatták. A konzulokat és alkonzulokat Velence legelőkelőbb családjai, többek között a Mocenigo-, Morosini- és a Dandolo-család adta, melyek tagjai között több dózse is található.[2]

Más *funduk*ok, például a maghrebiek egyike-másika kisebb és zsúfoltabb volt. A 14. század közepén a pisai, firenzei és genovai kereskedők telepei megtalálhatóak voltak a fontosabb észak-afrikai kikötőkben, (a mai Marokkó területén fekvő) Szafitól Tuniszig. Néhány városban, többek között Bedzsájában (Bejaïa vagy Bougie) és Tuniszban a barcelonai katalán kereskedők is megtelepedtek. A telepek közül némelyik igen hosszú életűnek bizonyult. Ilyen volt például Tunisz, ahol a genovai kereskedőknek már a 12. században saját templomuk volt. 1261-ben a katalán közösség konzuljai nemcsak az itt lakó kereskedők igazságszolgáltatási ügyeit intézték, hanem a szerződések bejegyzésére saját írnokot foglalkoztattak, a városrész területén pékséget béreltek, fogadót és boltokat üzemeltettek. Aragónia királya káplánt is küldött a városba. A pisai kereskedők ugyanitt 1351-re saját pékségre, templomra és temetőre tettek szert. Ugyanebben az időben a firenzei közösség már olyan jelentős erőt képviselt, hogy saját vámtisztet állíthatott.[3] A fentiek ellenére a többnyire

Jacopo de' Barbari 1500-ban készítette el Velence itt látható képét. A város által a német kereskedők számára biztosított „Fondaco dei Tedeschi" a Rialto hídtól jobbra látható, a „fontego dalamanj" felirat jelzi. A híd túloldalán található a város legfőbb pénzügyi központja, a „Rialto szigete".





A legnagyobb külföldön élő itáliai közösséget a Konstantinápollyal szemközt, az Aranyszarv-öböl északi részén fekvő Perában (Galata) lakó genovaiak alkották. Ezen a 15. századi térképen megfigyelhető az eredeti 13. századi kolónia, majd az újabb, 14. században birtokba vett területeket körülvevő falrendszer. A genovaiak legnagyobb riválisai, a velenceiek a kikötő város felőli részén saját dokkokkal rendelkeztek.

fiatal férfiakból álló kis közösségek lehetőségei igen korlátozottak és sokszor természetellenesek voltak. A nők kis száma különösen nagy problémát jelentett, bár néhány genovai magával hozta Tuniszba feleségét vagy éppen szeretőjét is. A vendéglátó várossal való viszonyuk sem volt mindig zökkenőmentes. Amikor a tebrizi velencei és genovai kereskedőtelep lakosai saját védelmük érdekében fallal erősítették meg lakóterületüket, ez perzsa vendéglátóikat olyannyira feldühítette, hogy elüldözték az itáliaiakat városukból.

A *funduk* településtípus Velencében is megjelent az Alpokon átkelő, Itáliában letelepedő „német" kereskedők révén. A városba érkező németeknek a városvezetés raktárokat és szálláshelyet nyújtott a „Fondaco dei Tedeschi"-ben (lásd 352. oldal). A külföldiek elkülönített területének ilyetén megoldása nem csak a Földközi-tenger térségére volt jellemző. A Hanza-kereskedőknek bejárt útvonaluk két végén nagy elkülönített városrészük volt: a Peterhof Novgorodban és a Steelyard Londonban. Kisebb és nem elkülönített telephelyük volt a bergeni kikötőben (kontor) és Anglia keleti partján, King's Lynnben. Még ez utóbbiban, mely a legkisebb méretű volt a négy közül, is voltak külön az áruk és külön az emberek elhelyezésére alkalmas szobák. A telep egyik oldala a rakpartra, másik pedig a város egyik főutcájára nyílt.

Nem minden városban tartottak fenn a külföldi kereskedők számára lakó- és raktárépületeket. Ezeken a településeken a kereskedők fogadókban szálltak meg, ám ez még nem jelentette azt, hogy ne lett volna saját konzuli épületük, ahogy a Bruges-ben élő velencei, genovai, firenzei és angol kereskedőknek.[4] A később Anglia első nyomdászaként hírnevet szerzett William Caxton például egy ideig a bruges-i angol kereskedőtelep vezetőjeként tevékenykedett. Idővel a konzuli épületek kibővültek. A 16. századi Antwerpenben található külföldi kereskedők *panden*jei (udvarházai) – például az angoloké – olyan hatalmasakká és jól felszereltekké váltak, mint a Hanza-kereskedők telepei, vagy az itáliai kereskedők *funduk*jai.

Még Európán belül is gyakori volt, hogy a külföldi kereskedőknek saját istentiszteleti épületük volt. A 15. századi Bruges katalán és luccai kereskedő-



A Campo dei Morin látható, a Mastelli-család tagjait ábrázoló alakok még titokzatosabbnak hatnak, mióta egy későbbi toldás során turbán került a fejükre. A család közelben található palotájának homlokzatán egy teve található, a kereskedőfamília által Európába továbbított keleti portékákat szállító tevekaravánokra való utalás gyanánt.

Az Itinéraire de Bruges *által feltüntetett egyik útvonal, melyet kereskedők és zarándokok egyaránt használtak, Bruges-ből a Rajna mentén, az Alpokon át vezetett Milánóba, Firenzébe és Rómába. Az* Itinéraire *útvonalai több rövid szakaszból állnak. A szemközt látható három szakasz: Kölntől a Rajna nyugati partján Bázelbe, Bázelből a Szent Gotthárd-hágón át Comóba, illetve Comóból dél felé, Milánón, Bolognán és Firenzén át Rómába. A Szent Gotthárd-hágótól északra, illetve délre eső távolságokat különböző mértékegységben, az adott területen használt mérföldben adták meg. A firenzei futárok is ezt az útvonalat használták, amikor a* scarselle fiorentiné*t vitték Bruges-be.*

kolóniái saját kápolnával rendelkeztek a karmelita és az ágostonos rendház templomaiban, míg a 15. század végén Lyonban élő firenzei közösség a domonikánus templomban kapott saját kápolnát.[5]

A mindenhol kívülállónak számító zsidók általában szigorúbb feltételek mellett telepedhettek meg, a „vendéglátó" állam hozzáállásától függően szigorú vagy éppen kevésbé szigorú megkötések betartásával. Bizonyos városokban a *funduk*okhoz hasonlóan a zsidók által lakott városrészt lekerítették, erre példa a mallorcai „Call".[6] Velencében és néhány más városban a zsidók lakhelyét nem szabályozták olyan szigorúan, így a város bármely részén letelepedhettek. Ennek az engedékenységnek azonban a 16. század elején vége szakadt; a zsidókat ezután kötelezték, hogy az öntödéhez közel elhelyezkedő zsidó negyedben, a *gettóban* lakjanak.[7]

A kereskedelem ilyetén átalakulása, melynek során az áruival Nyugat-Európa és a Földközi-tenger térsége között ingázó vándorkereskedőket különböző feladatokra szakosodott üzletemberek váltották fel, csak úgy jöhetett létre, hogy az egyes területeken megfelelő pénzmennyiség halmozódott fel, illetve az áruk iránti kereslet is megélénkült. Természetesen a kiskereskedők még a legforgalmasabb utakon is jó ideig maguk szállították portékáikat. Az 1320-as években például 150-nél is több katalán kereskedő tette meg minden évben a Barcelona és Észak-Afrika közti utat, annak ellenére, hogy a Maghreb néhány városában már több mint egy évszázaddal korábban léteztek katalán kereskedőtelepek. A 13. század második felében a helyi katalán közösség konzulja húsz évig élt egyhuzamban a kereskedőtelepen.

A kereskedelemben újonnan kialakuló munkamegosztás következményeiről sok történész értekezett 1941 óta, mikor a belga üzletember és tudós, Raymond de Roover elsőként hívta fel rájuk a figyelmet az American Business Historical Society ülésén.[8]

Kereskedőtársaságok

A kereskedelmi társulások korábban csak egy-egy utazás időtartamára jöttek létre, ám ez a 13. században megváltozott: a társaságok több évig fennmaradtak, sőt gyakran ugyanolyan feltételek mellett újra és újra megújították a társulási egyezségeket.[9] Toscanában a kereskedőtársaságok jellegében bekövetkezett változás különösen szembeötlő. Mikor az egyik legnagyobb társaság, a firenzei Bardi társulási szerződését 1310-ben 21 évre meghosszabbították, alaptőkéje nem kevesebb mint ötvenhat részvényt tett ki.[10] Ezek a részvények a társulás felbontása nélkül átruházhatók voltak. A részvényeket az alapító családok tagjai, a társaság vagyonosabb alkalmazottai, akik megtakarításaikat szerették volna befektetni, illetve az üzletek konkrét lebonyolításában részt vevő gazdag polgárok birtokolták.

A részvénytulajdonosok a társaság alakulásakor és újjáalakulásakor egy adott alaptőkét *(corpo)* fektettek be, melyet később vagy maguk a részvénytulajdonosok, vagy az alkalmazottak, alkalomadtán pedig kívülállók is növelhették. Az ilyen *denari fuori del corpo* meghatározott kamatláb szerint jövedelmezett, akárcsak a modern járadékkötvények. A 13. századtól sok toszkán vállalkozás a vagyona növelésére a *corpó*n kívül rövid távú, alacsony kamatozású kölcsönökkel *(fuori del corpo* vagy *sopracorpo)* operált. A firenzeieknek a *sopra-*

*corpó*kba történő befektetések iránti érdeklődése nyilvánvalóvá válik, ha megvizsgáljuk az adó céljára 1427-ben történt tőke-visszatérítéseiket. Úgy tűnik, hogy a nagy itáliai kereskedőtársaságok fel voltak készülve arra, hogy bármely fiókjukban újabb betéteket fogadjanak el. A 14. század első felében angol nemesek jelentős tőkét helyeztek el egyes firenzei társaságok londoni fiókjaiban. Lincoln earlje a Frescobaldi, Hereford earlje a Pulci, a fiatal Despenser pedig a Bardi és Peruzzi társaság alaptőkéjét növelte. Hogy milyen nagy mértékben építhettek az ilyen jellegű többlettőkére az itáliai vállalkozások, az legjobban a római Medici-vállalkozás példáján figyelhető meg. 1426 után a betétek (a vállalat saját részvénytőkéje nélkül) már nemcsak e társaság működéséhez bizonyultak elegendőnek, hanem lehetővé tették, hogy a római vállalat biztosítsa a más Medici-vállalkozások tevékenységéhez szükséges tőkét.[11]

Az otthon maradó kereskedő így nem csupán a vállalkozást pénzelő csendestárs volt, hanem a társaság fejeként felelősséggel tartozott a részvényeseknek és a befektetőknek.

Az átruházható részvényekkel rendelkező vállalkozások kialakulása a 14. század elejére, esetleg még előbb, a 13. század közepére ment végbe. Az átalakulás konkrét folyamata nem tisztázott. A 13. század elején – akárcsak a 12. században – a befektetők többnyire ún. *commenda*szerződést kötöttek a kereskedőkkel, melyben rögzítették, hogy a befektető mennyi pénzt juttat a kereskedőnek egy-egy adott kereskedelmi vállalkozás lebonyolítására. Az áru leszállítása és értékesítése során nyert profitot a kereskedő és a befektető felosztotta egymás között. Az egyes üzletemberek halálát követően írnokok által felvett leltárok tanúsága szerint egy kereskedő akár több befektetővel is kapcsolatban állt, illetve a befektetők szintén gyakran több különféle vállalkozást is pénzeltek.

E sok-sok rövid távú bilaterális befektetési egyezség hosszú távú részvényekké alakulása egybeesett és összefüggött a 13. században bekövetkezett úgynevezett kereskedelmi forradalom más vívmányainak kifejlődésével. A 14. században a legnagyobb firenzei társaságok, többek között a Bardi-, a Peruzzi-, az Acciaiuoli- és a Buonaccorsi-társaság mind-mind részvényes formában tevékenykedett. Mindegyiknek megvolt a maga spekulációs tőkéje, vagyis a részvényesek *corpó*ja, melyet adott időszakra (akár 21 évre) lekötöttek. A 15–16. században a nagy délnémet kereskedőtársaságok követték az itáliai példát, ám kezdetben gyakran rövidebb időre kötelezték el magukat. Bár előfordult, hogy nem kevesebb mint 12 évre szólt a társasági szerződés, gyakoribbak voltak az 5-6 évre kötött egyezségek. Az augsburgi Meuting-vállalkozás például öt évre alakult meg 1436-ban, a nagy Ravensburg-társaság szerződése pedig 1386-ban csupán hat esztendőre köttetett. Ugyanilyen rövid távú egyezségből születtek meg az augsburgi és nürnbergi Welser-társaságok, illetve az augsburgi Fugger-vállalat (1494-ben és 1502-ben), bár ez utóbbi szerződését később már nyolcéves periódusokra hosszabbították meg.[12]

A társaságok részvényeinek jelentős részét a családtagok birtokolták, ám a vállalkozás irányítása – annak ellenére, hogy a társaság többnyire a család neve alatt futott – általában nem a családtagok kezében volt. Az 1340-es évekre a Firenze negyedik legnagyobb vállalatának számító Buonaccorsi legfontosabb embere nem a Buonaccorsi-család valamelyik tagja, hanem Giovanni Villani

De Brugis usque Basele per ingis et Coloniam

Cuelne	.xlv.
Bonne	.iiij.
Andernack	.vi.
Couelens	.iiij.
Binghene	.vij.
Mens	.v.
Oppenem	.iiij.
Wormes	.iiij.
Spiere	.vi.
Lutenburch	.vij.
Straesburch	.viij.
Bonaielt	.iiij.
Slestat	.ij.
Brisack	.iij.
Basele	.iij.

Vel aliter per Basele

Basele	.xvj. l'
Lucerne	.ix.
Fleule	.i.
Costerwije	.ij.
Goddaert	.ij.

Vlaes de Lonia usque Romam.

Melane	.xxv. ij.
Lodes	.xx.
Plasence	.xx.
Bourch saint denis	.xx
Parme	.xv.
Rege	.xv.
Medone	.xv.
Boulonge	.xx.
Florensole	.xxx.
Scarperie	.x.
Florence	.xiiij.
Saint cassane	.viij.
Seua	.xxij.
Puangane	.xij.

volt. A társaságokban még a töredék részvények adásvétele is lehetséges volt az alapszerződés felbontása nélkül. Mikor letelt a szerződésben meghatározott időtartam, az alaptőkét és az idő közben felhalmozott nyereséget névlegesen kiosztották a részvénytulajdonosok között, akik legtöbbje azonnal ismét befektette pénzét egy újonnan alakult vállalkozásba. A Ravensburg-vállalat, vagyis a „Grosse Ravensburger Gesellschaft" szerződését például 1386 és 1524 között újra és újra meghosszabbították, hatéves periódusokra. A 15. században a társaság egyik újjáalakulásában nyolcvan részvényes vett részt.[13]

Bányák, malmok működtetésére és hajók hosszú távú fenntartására sok hasonló vállalkozást alapítottak részvényesek. Még a velencei gályákat bérlő és használó társaságok tőkéje is részvényekből állt – leggyakrabban huszonnégyből.

A nagyobb mennyiségű tőkével bíró vállalatoknak az anyaországukban való növekedésével egy időben a külföldön lebonyolított üzleti vállalkozásaik is mind gyakoribbá és nagyobb jelentőségűvé váltak. Mivel semmi nem korlátozta, hogy az adott társaság vezetőjének hány ügynöke és megbízottja lehet, igen elterjedt volt, hogy ugyanannak a vállalatnak számos különböző városban és területen volt kirendelt képviselője. Legelőször a 13. század közepén jöttek létre több filiáléval is bíró társaságok, többek között a pistoiai Chiarenti,[14] illetve a firenzei Cerchi és Velluti. A Vellutinak hamarosan már nemcsak Pisában és a pápai udvarban, hanem Bolognában, Milánóban, Genovában, Párizsban és Londonban is voltak kirendeltségei.[15] Az 1340-es évekre a firenzei Peruzzi- és Acciaiuoli már körülbelül húsz filiáléval rendelkezett, Bruges-től Londonig és Rodosztól Famagustáig, nem is beszélve a tuniszi firenzei *funduk*ban található állandó képviseletükről. Emellett a földközi-tengeri térség és Nyugat-Európa több ügynökével is levelezésben álltak.

Az 1340-es években a legnagyobb, számos filiáléval rendelkező társaságok némelyike csődbe ment. Mivel a társaságok és a filiálék egysége igen szoros volt, az egyes kirendeltségek működésének problémái az egész vállalkozást hanyatlásba taszították. A három legnagyobb firenzei társaság, a Bardi, a Peruzzi és az Acciaiuoli mind erre a sorsra jutott, míg a negyedik legjelentősebbet, a Buonaccorsit tisztázatlan körülmények között felszámolták, amit a cégvezető, Giovanni Villani börtönbüntetésre ítélése követett. A vállalatok ilyetén csődhulláma következményeképpen megjelentek a vállalatcsoportok. Ezek esetében minden filiálé és vállalkozás önálló volt, saját tőkével és részvényesekkel rendelkezett, ám irányításukat egy közös „holdingvállalat" végezte. A legelső ilyen jellegű kísérlet, melyről tudomásunk van, a 14. század második felének elején alapult Alberti-vállalat. A 15. század elején már a Datini-, illetve a század közepén a Medici-társaság is hasonló felépítéssel rendelkezett.[16] Ezen társaságok azonban nem érték utol a Bardi vagy a Peruzzi méretét – erre csupán a 16. században került sor, a Fugger-csoport térnyerésének eredményeképpen. Az egész Európára kiterjedt üzleti vállalkozások működésére egészen a 19. századig a fenti felépítés volt jellemző – akármilyen hatalmassá váltak is az így szerveződött társaságok.

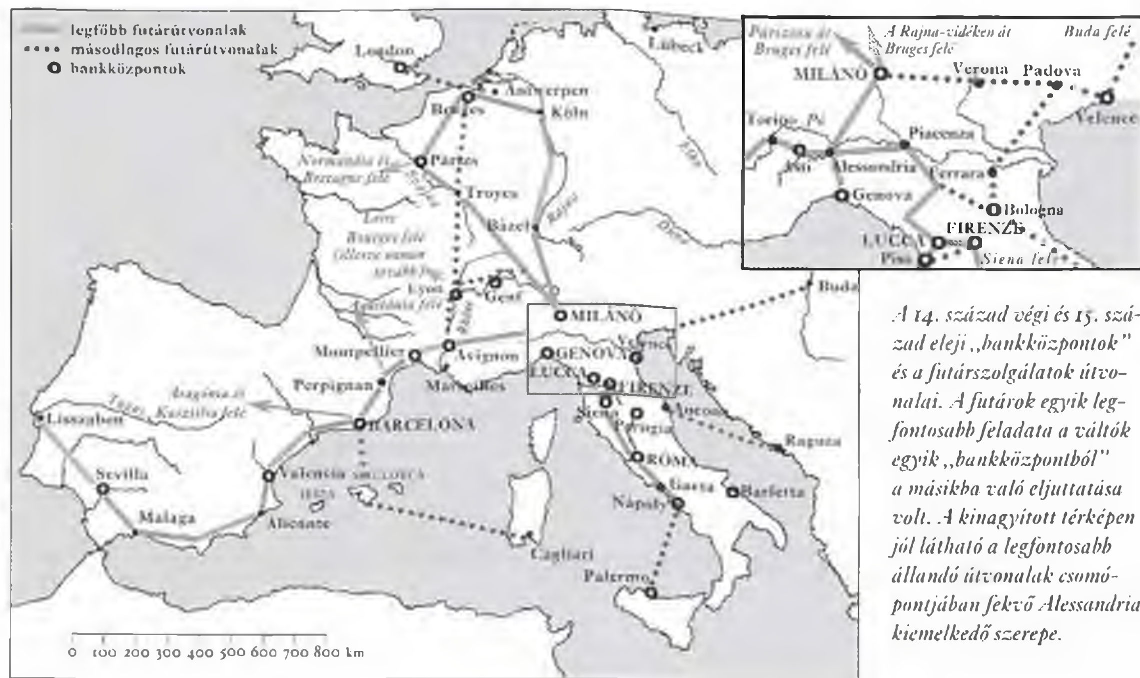
A részvények átruházhatósága már akkor kialakult, amikor először alapultak előre meghatározott időtartamra tervezett üzleti társaságok, illetve tulajdonképpen ennek egyenes következményének tekinthető. A firenzei Bardi-

társaság 14. századi elején készült feljegyzéseiből világosan látható, hogy a töredék részvényeket kire és mikor ruházták át, ugyanis ez fontos volt a vállalat szempontjából. Hogy a részvények milyen áron, illetve milyen körülmények között cseréltek gazdát, az nem tartozott a társaságra. A Bardihoz hasonló társaságok megalakulásával egy időben Velencében, Genovában és Firenzében megjelent az államkötvények piaca. Ezekben az államokban a *monté*ra, vagyis az összesített adósságra jegyzett részvényekkel elég gyakran kereskedtek ahhoz, hogy a történészek meg tudják állapítani a hosszabb időszakokra vonatkozó *monte*kötelezettségek száz forintonkénti/dukátonkénti piaci értékét. Az első jegyzéseket Velencéből, a 13. század második feléből ismerjük. Hogy a részvények adásvételét milyen mértékű tárgyalások előzték meg, azt nem tudjuk, ám az bizonyos, hogy ezek a tárgyalások egy ponton – talán már a kezdetek kezdetén – egy közös piaccá formálódtak. A ránk maradt feljegyzések egészen a 17. századig elsősorban az állami kötvényekre vonatkoznak, a társasági részvények kereskedelmét kevésbé ismerjük. A társaságok részvényei adásvételének adminisztrálása a kisebb vállalkozások, mint például a Bardi számára feltehetőleg nem okozott problémát.

Üzleti levelezés és futárok

Amíg az egyes kereskedők saját felügyeletük alatt tartották áruikat és személyesen bonyolították le üzleteiket a vásárlókkal és viszonteladókkal, kereskedelmi levelezésre nem volt szükség. Ez azonban a 13. században megváltozott: a levelezés megélénkült, aminek hatására a főbb kereskedelmi központok közötti kapcsolat fenntartására futárszolgálatok jöttek létre. Elszórt bizonyítékaink vannak arra vonatkozólag, hogy Toscana és Champagne központjai között az 1260-as évektől állandó és megbízható futárszolgálatok működtek.[17] Elnevezésük, a *scarselle*, szó szerint bőrerszényt jelent – ezekben vitték a futárok a leveleket. A 14. és 15. század folyamán a futárszolgálatok egyre szervezettebbé váltak. 1357-ben, az 1340-es évek válságai utáni újjáépítési periódus alatt tizenhét firenzei kereskedelmi társaság egy közös futárvállalkozás, a *scarsella dei mercanti fiorentini* megszervezése mellett döntött. Ebből arra következtethetünk, hogy 1357 előtt minden társaságnak megvoltak a saját futárai. Az állandó futárszolgálat fenntartásához azonban jelentős összeg szükségeltetett, hisz ehhez nem volt elég futárokat foglalkoztatni minden kereskedelmi útvonalon, hanem nagyszámú épülettel is rendelkezni kellett, melyek lehetővé tették a lovak cseréjét bizonyos távolságok megtétele után. A középkor folyamán megalakult futárszolgálatok nagy száma jelzi, hogy az itáliai üzleti társaságok milyen hasznosnak találták ezeket.

A 15. század elejére már számos jelentős állandó futárvállalkozás működött. A két *scarselle fiorentine* állandó szolgálattal rendelkezett Firenzétől és Pisától egészen Barcelonáig és Bruges-ig. Bruges-be két útvonalon is jártak futárok: Milánót és Kölnt érintve, illetve Párizson át. A *scarsella lucchese* Luccát és Pisát kötötte össze Bruges-zsel. A két *scarselle genovesi* Genovából Bruges-be és Barcelonába, illetve olykor Sevillába szállított leveleket, míg a két *scarselle catalane* az ellenkező irányból, vagyis Barcelonából küldött futárokat Bruges-be, Pisába és Firenzébe. Egy *scarsella dei lombardiról* is tudomásunk van, mely a lombard városok és Barcelona összeköttetését biztosította. A 15. század folyamán a Milánó–Firenze–Róma–Nápoly útvonalon is alakul-



A 14. század végi és 15. század eleji „bankközpontok" és a futárszolgálatok útvonalai. A futárok egyik legfontosabb feladata a váltók egyik „bankközpontból" a másikba való eljuttatása volt. A kinagyított térképen jól látható a legfontosabb állandó útvonalak csomópontjában fekvő Alessandria kiemelkedő szerepe.



Levelet vivő futár – a nürnbergi Hans Guldenmund fametszete a 16. századból. Bár a képen nem ezt látjuk, a kereskedők állandó szolgálatában álló futárok többnyire lovon jártak. Jól látható azonban a levélzacskó, melynek olasz elnevezése, a scarsella *több itáliai futárszolgálat nevében felbukkan.*

tak futárszolgálatok *(poste di Milano)*.[18] Az említett hosszú útvonalakat bejáró futárvállalkozásokon kívül Észak-Itáliában léteztek tevékenységüket egy-egy kisebb területre korlátozó, de annál gyakoribb küldetésekkel rendelkező társaságok is. A Velencét Luccával összekötő, hetente kétszer érkező küldöncökről a velencei Giovanni Lazzari egy levelében olvashatunk, melyet egy luccai selyemkészítőnek, Guisfredo Cenaminak küldött, 1375. március 7-i dátummal. A levél a következőképp kezdődik: „Levelében olvasom, hogy az elmúlt két napban négy levelet is kapott tőlem. Én a szokásos módon minden szerdán és szombaton adtam fel őket." Cenami levelének egy hétbe telt, mire eljutott a címzetthez.[19] A rendszeres futárokon kívül számos más küldönc is rótta az európai kereskedelmi utakat. Sokukat egy-egy adott üzenet szállítására alkalmaztak. 1425–26-ban Rinaldo degli Albizzi Firenze követeként hat hónapot töltött Rómában V. Márton pápa mellett. Ez alatt az idő alatt gyakori levelezésben állt firenzei elöljáróival, illetve a város haditanácsával. A fontos küldemények kézbesítését szolgálójára bízta, ám az egyszerű leveleit többnyire a Rómába péntekenként érkező heti postaszolgálattal adta fel, mely mindig vasárnap indult Firenzébe. Albizzi leveleskönyvéből kiderül, hogy a *procaccio* futárokon kívül a legnagyobb firenzei vállalkozások római képviseleteinek mind megvoltak a saját küldönceik, akiknek szolgálatait hivatalos levelek kézbesítésekor ő maga is olykor igénybe vette.[20] Némelyik futárszolgálatot kereskedelmi *maestri dei corrieri*k szervezték meg üzleti alapon. Az Antonio di Bartolomeo del Vantaggio által irányított futárvállalkozás például az 1470-es években rengeteg útvonalon teljesített szolgálatot – üzemeltetett többek között egy szombatonként Firenzéből Velencébe induló járatot is.

Giovanni da Uzzano az 1420-as évek elején feljegyezte, hogy a kereskedelmi futárok rendes körülmények között Firenzéből a 300 kilométerre fekvő

Rómába 5-6, az 500 kilométerre található Nápolyba 11-12, Párizsba 20-22, az 1400 kilométerre lévő Bruges-be 25, a 2000 kilométerre fekvő Sevillába pedig 32 nap alatt értek oda.[21] A fenti adatok szerint a futárok egy nap alatt körülbelül 50 kilométert tettek meg. Az Alpokon való átkelés után francia földön már gyorsabban haladhattak. 1400 körül a Chalonból Párizsba vezető utat egyes küldöncök 6 nap alatt tették meg, tehát naponta átlagosan több mint 60 kilométert haladtak. Ha az ügy nem tűrt halasztást, még nagyobb sebességet is el tudtak érni. A 14. században egy pápai követ naponta átlagosan nem kevesebb mint 150 kilométert tett meg Avignonból Párizsba menet. Hasonló sebességről számolt be az ifjú firenzei nemes, Buonaccorso Pitti is franciaországi száműzetésének idejéből, mikor is a francia király oldalán részt vett az országban folyó harcokban. Naplójában nem kis büszkeséggel számolt be arról, hogy egy alkalommal a Troyes és Párizs közti 153 kilométeres utat sikerült egyetlen nap alatt megtennie.[22] Természetesen málhásállatokkal és megpakolt szekerekkel ugyanezeken az utakon 30–40 kilométert lehetett haladni naponta (lásd 200–201. oldal).

A kiszállított posta mennyisége megbecsülhető azon tény alapján, hogy a Datini-társaság vállalkozásainak a 14. század utolsó, illetve a 15. század első éveiből ránk maradt levelei és számlakönyvei 320 ezer levél- és számlafeladási, illetve átvételi dátumot őriztek meg. Ezek alapján Melis professzor és diákjai következtetéseket vontak le a futárszolgálatok rendszerére, továbbá a kézbesítésekhez szükséges időtartamra vonatkozólag.[23]

Megállapították, hogy bár Giovanni da Uzzanno leírása elméletben helytállónak tekinthető, a valóságban az egyes levelek kézbesítési ideje igencsak eltérő volt. A Firenze és Genova közötti, 17 ezer küldeményre rúgó levélváltás lebonyolításához 5–7 napra volt szükség, akárcsak a Firenze és Velence közti 7000 levél kiszállítására. Az Észak-Itálián kívüli levelezés kézbesítéséhez szükséges idő mennyisége azonban nem volt ilyen egységes. A Barcelona és Valencia között áramló 13 ezer levél címzettekhez való megérkezéséhez 3–6 napra volt szükség. Ha a futárnak még nagyobb távolságot kellett megtennie – esetleg egy részét hajón –, a kiszállítási időt még nehezebb volt előre kikalkulálni. London és Nápoly között 348 levél kézbesítése általában legalább 27, de akár még 75 napot is igénybe vehetett, ám a küldemények többsége 32–54 nap alatt érkezett meg a címzetthez. Érdekes megjegyeznünk, hogy Giovanni da Uzzanno feljegyzései szerint a levelek Firenzéből körülbelül 30 nap alatt értek Londonba. A két város távolsága 1500 kilométer, melybe beletartozik a La Manche csatornán való átkelés is. A valóságban a futárok a vártnál sokkal gyorsabban és lassabban is haladhattak. A vízi közlekedés többnyire gyorsabbnak bizonyult a szárazföldinél, amit jól mutat, hogy a Velence és Konstantinápoly között áramló 493 levelet általában 34–46 napon belül sikerült kiszállítani. Az egyedülálló módon rengeteg levelet megőrző Datini-társaság kihelyezett vezetői, futárai és levelezői egy hét alatt értesíteni tudták a központi irodát és egymást minden eseményről. A kapcsolattartás ilyen csodálatra méltó intenzitásának, továbbá az üzleti információk az itáliai kereskedőcsoportok közötti folyamatos áramlásának köszönhetően az itáliai vállalatok előnyre tettek szert riválisaikkal szemben. Kereskedőik mindig az aktuális piac ismeretében bonyolították üzleteiket, a kínálatot a pillanatnyi kereslethez igazítva.



Dürer remekül ábrázolja a késő középkori Európa útjain járó felfegyverzett küldöncökre jellemző sietséget. Mivel a küldöncöknél nem voltak értékek, csupán iratok, ritkán váltak útonállók támadásának célpontjává, így egy kard is elegendő volt az esetleges rablók elriasztására.



A fenti osztrák kártyalapon egy 15. századi futár (Bott) *látható, amint épp egy iratot kézbesít. Ekkorra már a Habsburg főhercegek megszerezték a mindenkori német császár címét is, így nem volt ritka, hogy a kártyalapokon a hivatali jelvénnyel rendelkező birodalmi hírvivőket is ábrázolták, akiknek szolgálatait Miksa császár idejében a Taxis-család finanszírozta.*

A 15. században a délnémet városok más itáliai kereskedelmi újításokkal egyetemben a „postaszolgálatot" is átvették. A fontos ipari és kereskedelmi központok felismerték a naprakész információk és a gyakori kapcsolattartás üzleti jelentőségét. A század végére a kommunikációs csatorna gerincét a Nürnberget és Augsburgot összekötő, hetente háromszor forduló futárszolgálat alkotta. A nürnbergi küldöncök gyakran utaztak Velencébe is. Az augsburgi futárokról konkrét adatunk csak a 16. századból maradt fenn, de Velence már feltehetőleg a 15. században is gyakori úti célnak számított. Egy 1555-ből, Augsburgból származó futárrendelet utasítást adott arra, hogy egy futár minden szombaton gyűjtse össze a Velencébe menő leveleket, és szállítsa ki őket következő szombatig. A 15. századi augsburgi küldöncök hetente egyszer Regensburgba és Strasbourgba is eljutottak. Strasbourgnak egyébként megvolt a saját futárszolgálata is, melynek vezetőjét, az *oberbotét* a város nevezte ki.[24] A „postaszolgálatok" ilyen előrehaladott volta azonban a német területeken nem volt általánosan elterjedt; csupán a déli vidékekre korlátozódott. Az északi országrészben Hamburg szervezte meg az első rendszeres futárszolgálatot a 16. században.

Nem csak üzleti társaságok és városok tartottak fenn futárszolgálatokat. A kapcsolattartás megkönnyítésére sokszor a szerzetesrendeknek is megvoltak a maguk küldöncei, mint például a Német Lovagrend *bryff-jongen*jei, vagyis „levélfiúi". Az állandó követi rendszer 15. századi kiépülésével párhuzamosan az egyes államok is egyre gyakrabban érezték szükségét saját futárszolgálat fenntartásának, melynek segítségével a követek és az otthoni döntéshozók közti kapcsolattartás folyamatossá vált. A Brüsszelben székelő burgund udvarban tevékenykedő milánói követ levéltárából kiderül, hogy ha nem állt rendelkezésre hivatalos futár, az állami levelek kézbesítését kereskedelmi vagy egyházi futárok is végezhették.[25] Ez persze oda-vissza működött: az állami és egyházi küldeményeket szállító futárok kereskedelmi leveleket is kézbesítettek. Így 1489 tájától Miksa főherceg a Taxis-család által finanszírozott birodalmi futárai is szállítottak kereskedelmi jellegű küldeményeket. Ezt a „postaszolgálatot", mely a Habsburgok kiterjedt birodalmi levelezése alapjának tekinthető, eredetileg csak Innsbruck és Miksa fia, Szép Fülöp burgund udvarának városai, Brüsszel és Mechelen (Malines) közötti kapcsolattartására alakították ki. Az 1490. évi Memmingeni Krónika szerint az Innsbruckból Németalföldre vezető úton 30 kilométerenként voltak postaállomások, melyek szállást adtak a futároknak és lovaiknak is. Ha a futárok váltották egymást és hátasaikat, sokkal gyorsabban tudták kézbesíteni a küldeményeket. Bár a követek általában 100–140 kilométert tudtak megtenni egy nap alatt, ha különösen sürgős ügyről volt szó, volt rá példa, hogy akár 200 kilométert is haladtak. Miksának a szolgálat kialakítását követő években a futárokra körülbelül 5000 guldent kellett költenie évente. 1516-ra azonban a Taxis-család által üzemeltetett futárszolgálat olyan nagy mennyiségű magánlevelet kézbesített, hogy jelentős bevételei mellett megengedhette magának, hogy az állami levelezést ingyen bonyolítsa.[26]

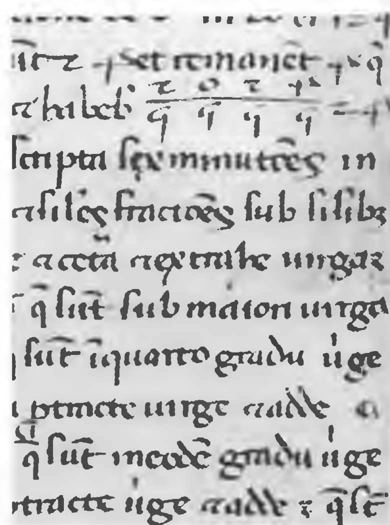
Az ehhez hasonló futárszolgálatok segítségével lehetővé vált az európai kereskedelmi központokban tevékenykedő üzletemberek számára, hogy nyomon kövessék más gazdasági központok életét. Már a 13. század közepe tájáról maradtak fenn észak-itáliai üzleti levelek, melyekben gazdasági jellegű információt

továbbítottak, például az 1265-ben Tolomei által Champagne-ból Sienába küldött levél. A 14. század végén Datini és a hozzá hasonló élelmes üzletemberek *listini dei prezzi*vel rendelkeztek, melyekből tájékozódhattak az egyes árucikkek árairól Európa különböző részein. A Datini-iratok között már az 1383-1430 közötti időszakból ismerünk ilyen listákat olyan távoli városok árairól, mint Damaszkusz vagy London. Ugyanez tapasztalható a Fugger-levelezés irataiban, illetve a későbbi nyomtatott kereskedelmi hírlevelekben. A kézzel írott árlisták hagyományainak továbbéléseként nyomtatott listák jelentek meg. Ilyen Antwerpenből 1540-ből maradt ránk, ám elképzelhető, hogy akár már 1500 előtt is kiadtak hasonló listákat Velencében és Lyonban. Az aktuális árak mellett az árfolyamok ismerete is életbevágó fontosságú volt a kereskedők számára. A 16. századi Antwerpenben az árfolyamokat központilag határozták meg, és az 1540-es – talán már az 1530-as – évektől hivatalosan közzé is tették.[27]

Könyvelés, írástudás és kereskedelmi számtan

Amikor a kereskedő minden ügyfelével személyesen foglalkozott, a kereskedelmi könyvelés tulajdonképpen teljesen felesleges volt. A korábban gyerekcipőben járó könyvelés akkor tett szert igazi jelentőségre és vált összetetté, amikor az üzleti vállalkozásoknak egyszerre kellett kapcsolatot tartani sok száz kilométer távolságra lévő részvényeseikkel, ellátóikkal, vevőikkel, leány- és társvállalataikkal. Minden nagyobb vállalkozásnak több, különböző funkciókkal bíró számlakönyvre volt szüksége. A kettős könyvelés már a 13. század végére kialakult, ám vita tárgyát képezi, hogy a genovaiak vagy a toscanaiak használták először. Mindenesetre a kettős könyvelés tekinthető az egyik legfontosabb könyvviteli újításnak, melyet később „itáliai" találmányként Európa más területein is átvettek. Elterjedését nagyban segítette Luca Pacioli *Summa de Arithmetica* című munkája, melyet először 1494-ben Velencében adtak ki.[28]

A levelezés egyre intenzívebbé válása, a különféle számlakönyvek vezetésének szükségessége megkövetelte, hogy az üzletemberek tudjanak írni, olvasni és számolni. A kereskedelmi forradalom „élharcosainak" számító itáliai városokban igen magas volt az írástudók aránya. Bár erről a 13. századra vonatkozólag nem maradt fenn konkrét adat, a későbbi források szerint a legfontosabb városokban a szükséges oktatás nagy tömegek számára elérhető volt. 1200 körül a pisai Fibonacci az arab világban tett utazásairól hazatérve matematikai kézikönyvet készített, mely a hindu-arab számjegyeket az észak-itáliaiak számára is elérhetővé tette. A könyv igen népszerűvé vált, rengeteg példányban másolták le, így fontos mérföldkő volt a kereskedelmi könyvelés kialakulásához vezető rögös úton.[29] 1221-ben egy genovai apa egy iskolában is tanító írnokot bízott meg fia oktatásával, 1248-ban pedig egy genovai bankár fogadott fel hasonló tanítót két fia mellé. Nem hivatásos oktatókról elsőként egy 1275-ös firenzei, illetve egy 1287-es velencei forrásból értesülünk. Milánóban 1288-ban nyolc „grammatikai professzor" és legalább hetven alsóbb szintű oktató tevékenykedett. Az utóbbiak nemcsak írást és olvasást, hanem kereskedelmi számtant is tanítottak.



Fibonacci Liber abbaci *című műve, mely az arab számokat elérhetővé tette az itáliaiak számára, lehetővé tette, hogy a korábbiaknál sokkal összetettebb számtani problémákkal is megbirkózzanak. Ezután könnyebb feladattá vált az árfolyamok kikalkulálása, a mértékegységek átváltása és a kamatos kamat kiszámítása (utóbbi a fenti képen is látható).*

A 14. századra már több világi, anyanyelvi iskola közül választhattak a tanulni vágyók. Az 1300 utáni hatalmas mennyiségű irat szerint Liguriában, Lombardiában, Venetóban és Toscanában rengeteg tanár foglalkozott a diákok oktatásával.[30] A finom selyemanyagokat nagy mennyiségben előállító,

kereskedelmi és ipari központnak számító Luccában az 1350-es években az alapfokú írást és olvasást oktató, illetve a számtant és geometriát tanító tanárok mellett egy nyelvtant, egy írnoki készséget, továbbá egy logikát és filozófiát oktató tanárt is foglalkoztattak. A források szerint 1345-ben már egy kereskedelmi könyvelést oktató tanár, más néven *abbachista* szolgálataira is igényt tartottak, aki könyvvitelt tanított, illetve ő végezte a városi könyvelést is, amiért cserébe felmentették a lakbérfizetés kötelezettsége alól. A város ilyen jellegű kiadásait azzal magyarázták, hogy a luccai lakosok „nagyon sok üzletet bonyolítanak, melyhez szükség van a számtan és az abakusz beható ismeretére". A 15–16. század folyamán a luccai kereskedők igen előkelő helyet foglaltak el a „nemzetközi" üzleti életben, ami nagy részben annak volt köszönhető, hogy a városvezetés gondoskodott a lakosok megfelelő oktatásáról és képzéséről.



Az 1420-as években Firenzében összeállított Libro di Mercatantie *(lásd 53. oldal) lett a későbbi, Nürnbergben és más délnémet városokban is hamar népszerűvé váló kereskedelmi kézikönyvek prototípusa. Az itt látható német kézikönyv borítójának üzenete egyértelmű: a sikeres kereskedő számításokat végez és pontosan vezeti a számlakönyveket.*

Az itáliai városokban a kereskedők nemcsak a számtan alapjaival voltak tisztában, hanem általában az írni-olvasni tudók aránya is magasabb volt ezekben a közösségekben. Giovanni Villaninak az 1338-as Firenzére vonatkozó adatai alapján az iskoláskorú lakosságnak feltehetően 37–45%-a részesült alapszintű iskoláztatásban. Nem minden kutató ért egyet ezen arány reális voltával, és többen arra gondolnak, hogy Villani adatai kissé túloznak – annak ellenére, hogy ez az általa közölt további adatok esetében nem jellemző. Bár a 14. századi firenzeiek tömeges írni-olvasni tudása nem bizonyított, az azonban valószínű, hogy a kézművesek nagy része írástudó volt. Az 1480-as években, még a területileg összezsugorodott városban is a 6 és 14 év közötti fiúknak legalább 28%-a járt iskolába.[31] Villani hat működő *abbaco*iskoláról is említést tett, melyek létéhez nem fér kétség. Az írás és az olvasás elsajátítása után a firenzei fiúk egy része ezekben a szakképzést nyújtó intézményekben „tanult tovább". Amikor 1440-ben Benedetto mester az előző igazgató halála után átvette az egyik ilyen *botteghe dell'abbaco* irányítását, azt vallotta, hogy ezzel ő lett a számtantanárok 14. század elején indult hosszú sorának következő tagja. Ők mind ugyanott tanítottak: a Trinità-híd és az azonos nevű templom közelében. Ez utóbbiban az *abbachistá*knak, vagyis a kereskedelmi számtan oktatóinak saját kápolnájuk volt.[32] A már írástudó fiúk egy még kisebb hányada latin iskolában folytatta tanulmányait, melyből hiányzott az *abbaco*iskolák gyakorlati jellegű képzése.

Bár a 15. századi délnémet városokról még kevesebb forrás áll a rendelkezésünkre, mint a 13. századi Észak-Itália esetében, összességében elmondhatjuk, hogy a délnémet területeken a korábbi itáliai modellt vették át kis időbeli eltéréssel: a kereskedők és a kézművesek üzleti megfontolások miatt egyre inkább igyekeztek elsajátítani az írás és az olvasás tudományát.

Biztosítás

Az otthon maradó kereskedők, a szállítók és az ügynökök feladatainak elkülönülése egy másik fontos következménnyel is járt: mivel a szállítandó áruk a hosszú úton kikerültek az itáliai kereskedők és távoli alkalmazottjaik, illetve külföldi megbízottjaik felügyelete alól, gondoskodni kellett a biztosításukról. Amíg a kereskedők személyesen vettek részt az áruk fuvarozásában, ők maguk igyekeztek gondoskodni a biztonságukról, és ha kudarcot vallottak – például ha hajójuk elsüllyedt –, saját életük is veszélybe került. Az otthon maradó kereskedők nem



Luca Pacioli (1445–1517) ferences szerzetes életvitele nem volt szerénynek nevezhető. Hivalkodó és magamutogató matematikaprofesszorként hatalmas örömmel töltötte el, hogy Nápolytól Milánóig bármelyik egyetemen tartott is előadást, a közönség soraiban a város előkelőségei foglaltak helyet.
Az 1494-ben, Velencében kiadott Summa de Arithmetica *című munkáját a matematika és a kereskedelmi számtan korabeli enciklopédiájaként tartják számon. Ez volt az első nyomtatott matematikai kézikönyv, bár ekkorra már több hasonló forgott közkézen Itáliában, többek között egy, a kettős könyvelésről szóló tanulmány, mely szintén Pacioli nevéhez köthető. Az itt látható kép Jacopo de' Barbari munkája.*

szerették volna egy személyben vállalni a szállítással járó kockázatot – főleg tengeri utazások alkalmával –, így hamarosan létrejött a biztosítások rendszere.

A kockázat kezdetleges elosztási módszerei „biztosítási kölcsön" formájában már a 13. században elterjedtek. Ez azt jelentette, hogy az a hajótulajdonos, akinek hajóján a kereskedő az áruit szállította, az árucikkek értékét vagy annak egy részét fedező összeget kölcsönzött a kereskedőnek. Ha az árukat nem sikerült kiszállítani, a kereskedő megtarthatta az „előleget", az őt ért veszteség kompenzálására. Ha a szállítmány rendben megérkezett, a kereskedő visszafizette a kölcsönt, megtoldva azt a fuvarozásért és a vállalt kockázatért *(per nolo e rischio)* cserébe fizetett összeggel. Bár e rendszer eltántorította a tisztességtelen szállítókat, nem bizonyult tökéletesnek.

A mai értelemben vett biztosítások a 14. század első felében jelentek meg.[33] A legkorábbi tengerészeti biztosítási kötvények 1350-ből származnak, mikor is Leonardo Cattaneo, egy Palermóban tevékenykedő genovai kereskedő hitelesített szerződés formájában biztosítást kötött egy hajórakomány Szicíliából Tuniszba szállítandó búzára. A 300 forintot érő szállítmányra *pro qua securitate* 54 forint biztosítási díjat vett át, *super omni risicum, periculum et fortunam dei maris et gentium* („a tenger és az ember okozta minden veszély és balszerencse

esetére"), emellett ígéretet tett, hogy ha a hajórakományt károsodás éri, 300 forintot (ha a szállítmánynak csak egy részét éri baj, természetesen arányosan kevesebbet) fizet ki a kárról szóló hírek megérkeztét követő egy hónapon belül.[34] Mivel Palermo távol esik a kereskedelmi újítások központjaitól, továbbá a szerződésforma teljesen kialakultnak tűnik, feltételezhetőleg Cattaneo otthonától távol egy Genovában már működő biztosítási szolgáltatást kínált, melynek kialakulása bizonytalan – végbemehetett Genovában, Velencében, Pisában vagy akár Firenzében is. A fenti feltételezést támasztják alá más adatok is: a firenzei Peruzzi 1320-as, illetve a velencei Duccio de Banchello 1336-os számlakönyvei biztosítási díjakról szóló feljegyzéseket is megőriztek. A „biztosítási kölcsönök" rendszere természetesen nem tűnt el; legalább az 1360-as évekig továbbélt.

A század végére a pisai biztosítási kötvényeket biztosítási ügynökök készítették. Az iratok nyelve – akárcsak az árucserét rögzítő szerződéseké, melyeket először hitelesítettek, majd bevezettek az érintett üzletemberek számlakönyveibe – az olasz volt, aminek következtében nagyban gyengült a latinul író jegyzők és írnokok pozíciója. A biztosítási ügynökök minél több biztosító felet igyekeztek megnyerni, akik együtt vállalták a kockázatot. 1396-ban például a Datini-csoport pisai vállalata csak egy volt a Mallorcáról Velencébe szállítandó, 1250 forint értékű gyapjú és bőr biztosítását jegyző 14 vállalkozás közül. Az egyes résztvevőknek így nem kellett 200 forintnál nagyobb kockázatot vállalniuk. 1400-ban Datini levelet küldött mallorcai ügynökeinek, megfeddve őket, hogy megszegték saját maga által kialakított szabályát: Datini több mint ezer kötvény aláírásában vett részt, ám soha nem vállalt egyszerre 150 forintnál nagyobb kockázatot. Ahhoz is ragaszkodott, hogy minden szállítmány biztosítva legyen. A Pisa külső kikötőjéből, Porto Pisanóból induló hajórakományok nagy részének biztosítását pisai vállalkozása intézte. Egy 1384-ből származó feljegyzés szerint a Porto Pisanóból Nápolyba, Palermóba, Tuniszba és Barcelonába szállított áruk értékének 4%-át tette ki a biztosítási díj. Az 1430-as években a Konstantinápolyban élő velencei Jacomo Badoer a Konstantinápolyból Velencébe szállítandó rakományok esetében 6%-os biztosítási költségről tett említést. A biztosítás díját a szállítási távolságon kívül az évszakok, a háborús helyzet, illetve a kalózkodás mértéke is befolyásolta. Giovanni da Uzzano az 1420-as évekből fennmaradt jegyzetfüzetében azt írta, hogy a Londonból Porto Pisanóba érkező áruk biztosításának díja „többnyire a szállítmány értékének 12–15%-ára rúgott, de ha kalózok garázdálkodtak, vagy valamilyen más veszély leselkedett a rakományra, akkor még ennél is magasabb lehetett". Az 1450 és 1477 között Firenzében biztosításokkal foglalkozó Bernardo Cambi számlakönyvei alapján azonban arra gyanakodhatunk, hogy Uzzano vagy az átlagosnál is pesszimistább üzletember volt, vagy a körülmények néhány évtized alatt sokat javultak. Cambi több Southamptomból Porto Pisanóba tartó rakomány biztosításában vett részt, melyek biztosítási díja értékük 7, 9 vagy 10%-át tette ki, ha genovai nefek, illetve 6%-át, ha a Mediciek által irányított burgund gályák szállították őket. A hasonló hosszúságú, Bruges kikötőjéből, Sluys-ből Porto Pisanóba vezető úton szállított áruk biztosításában is többször részt vállalt, általában 5%-os díjjal. Az világosan kitűnik Cambi számlakönyveiből, hogy a gályán szállított áruk biztosítási díja mindig alacsonyabb volt, mint bármely más hajón szállított rakományé.

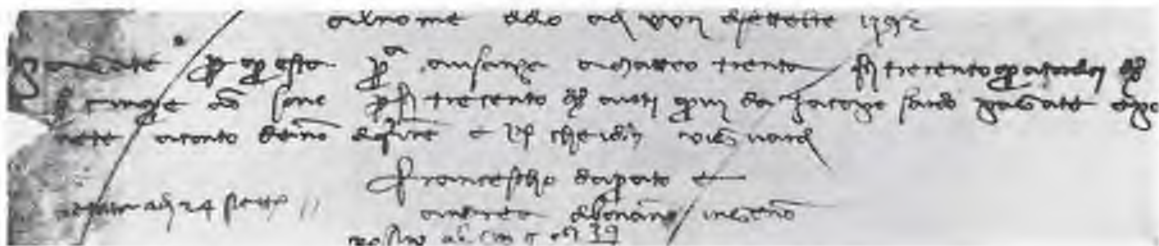


Aranyat és ezüstöt szállítanak felfegyverzett kísérettel. Ha valamilyen ok miatt nem fogadták el a váltókat, illetve a pénz biztosítását nem sikerült megoldani, mindenképpen több lovasra is szükség volt az értékes rakomány biztonságának garantálásához. A képen a trieri érsek, Baldwin csapatai kísérik az Alpokon át a kincsekkel teli kocsikat. A kincseket az érsek küldte VII. Henrik császárnak 1310-ben, római koronázására való utazási költségeinek fedezésére. (*A* Kaiser Henrichs Romfahrt *című, 1340 körül készült kéziratból.*)

Ahogy Francesco Datini tette a század elején, a későbbiekben a Medicieknek is gondjuk volt arra, hogy bruges-i és londoni ügynökeik útján minden szállítandó árut biztosítsanak, kivéve ha a fuvarozást felfegyverzett firenzei vagy velencei gályák végezték. A Medici-vállalkozások is részt vettek biztosítások kötésében. 1445-ben például a bruges-i részleg vezetője, Bernardo Portinari biztosítást kötött egy falikárpitokból, vászonból, szőrméből és selyemszövetekből álló, Sluysből Porto Pisanóba szállítandó rakományra. A 15. század közepén Velence volt a hajózási biztosítások legfőbb központja.[35] Itt a Mediciek több vállalkozásuk számára is intéztek biztosítási ügyleteket. 1455-ben londoni vállalkozásuk számára nem kevesebb mint tizenöt velencei résztvevő fedezte 1600 dukát értékű, Londonból Porto Pisanóba tartó, posztóból, gyapjúból és ólomból álló szállítmányuk biztosítását. A vitorlás hajón szállított rakomány biztosítási díja összértékének 7%-a volt. Akárcsak Cambi számlakönyvei, a Mediciek feljegyzései is arra utalnak, hogy ha az árut gályákon fuvarozták, a biztosítás díja alacsonyabb volt, hisz a baleset és a kalóztámadás veszélye is kisebb volt. Ugyanebben az évben szintén Velencében az áru értékének csupán 3%-ára biztosítottak egy Southamptonból Velencébe tartó, gályán utazó, 1200 dukát értékű gyapjúszállítmányt.[36]

A tengeri szállítmányok biztosításán kívül számos egyéb útvonalon szállított árucikk biztosításáról is gondoskodtak. A szárazföldi és folyami úton továbbított rakományokra kötött legkorábbi biztosítások 1382-ből maradtak fenn Pisából és Firenzéből. A Cambi-számlakönyvek számos ilyen kötvényt őriztek meg: 1453-ban több rakomány Bolognából a genovai vásárra tartó, kocsin utazó árura kötöttek biztosítást, a következő évben pedig egy Lille-ből szárazföldi úton Genovába szállított rakományra, továbbá egy Firenzéből Genovába továbbított bársonyszállítmányra.

A biztosítási ügyletek kialakulása is a középkori Itália „kereskedelmi forradalmának" olyan újítása, mely hamarosan Európa más országaiban is elterjedt, és nem sokat változott egészen a modern időkig. A 15. század közepére tengeri biztosítások megkötésére már Barcelonában[37] és Bruges-ben, illetve kis idő múltán már Németalföld számos városában is lehetőség nyílt. 1489-ben egy



A fenti váltót 1392. október 22-én állította ki a Datini-csoport egy genovai vállalkozása egy pisai társaság számára. A váltónak köszönhetően a genovai Jacopo Sardo 300 firenzei forintot juttathatott el a pisai Matteo Trentónak anélkül, hogy a pénzösszeg konkrét szállítására lett volna szükség.

kampeni üzletember kötött biztosítást normandiai és picardiai kereskedők fehérbor-szállítmányára, melyet egy gdański kapitány irányítása alatt futó, kampeni tulajdonban lévő hajó fedélzetén fuvaroztak La Rochelle-ből a Somme folyó torkolatánál fekvő Le Crotoy-hoz. A 16. században Antwerpenben is élénk biztosítási üzlet folyt, melyet a *Kamer van Assurantie* (Biztosítási Kamara) igazgatott. A 14. század vége előtt kiállított kötvények formája tulajdonképpen megegyezett a londoni Lloyds 1776-os kötvényeivel, miközben a biztosítási szerződéseket illető, Itáliában kialakult esetjog is azonos volt a 15. századi Bruges-ben és Barcelonában, illetve a 18. századi Londonban alkalmazottal.

„Nemzetközi" bankügyletek

A kereskedelem rendszeressé és kiterjedtté válásának további következménye volt a kereskedők egymás közötti, illetve beszállítóikhoz és ügyfeleikhez fűződő kölcsönös bizalom növekedése. Ennek köszönhetően kezdhetett el kialakulni a hitelre történő vásárlások rendszere, gyorsítva és megsokszorosítva a rendelkezésre álló pénz mennyiségét, aminek következtében sokkal nagyobb volumenű üzletek lebonyolítására is lehetőség nyílt.

A kereskedők közötti kölcsönös bizalom egyik legjelentősebb eredménye a fizetés különböző módjainak, például váltók elfogadásának kialakulása volt. Ezután sem a potenciális vásárlóknak, sem a kereskedőknek nem kellett magukkal vinniük nagyobb mennyiségű, könnyedén eltulajdonítható nemesfémet – ahogy korábban tették, az adott területnek megfelelően érme, ezüstrúd vagy kis zacskókban kimért aranypor formájában. Ehelyett az otthon maradó kereskedő váltók útján pénzt tudott utalni ügynökeinek, és ők is tudtak pénzt küldeni neki. A váltó a 13. század végére nyerte el végleges formáját, bár már legalább száz évvel korábban feltűnt, hitelesített *instrumentum ex causa cambii*-ként. Már a 12. században is megtalálhatjuk a fennmaradt genovai közjegyzői jegyzékekben, többnyire a Genova és a champagne-i vásárok közötti ügyletek rendezésével kapcsolatban. A 13. században a champagne-i vásárokat nemcsak a finomítatlan nemesfémek első számú európai piacaként említhetjük, hanem – a legnagyobb pénzpiacként – a váltók kialakulásának melegágyaként is. A 14. század első felére már számos nyugat-európai város váltók útján egyenlítette ki kereskedelmi tartozásait. A kereskedelmi bankügyletek hálózata az észak-itáliai gazdasági csomópontokban, azon belül is elsősorban Toscanában összpontosult, ám szinte egész Európára kiterjedt. Ez a bonyolult hálózat nyugat felé (a pápának évtizedekig otthont adó) Avignonig, Montpellier-ig, Barcelonáig, Valenciáig, Sevilláig, sőt Lisszabonig, észak felé a champagne-i vásárokig (melyek a 13. század végén egyre inkább elvesztették jelentőségüket), továbbá Párizsig, Bruges-ig, Londonig, Nápolyig, Barlettáig és Palermóig is elért (lásd 26. oldal térképe).[38]

Szemközt a szabad művészeteket jelképező alakok közül az aritmetikát megszemélyesítő nőalak látható, amint épp olyan személyeknek mutatja be tudományát, akiknek mindenképpen szükségük van az elsajátítására. Mivel egy észak-európai, Tournai-ban készült falikárpitról van szó, az alak számoló érmék segítségével magyarázza el az aritmetika alapjait, nem pedig arab számokat használva, mint ahogy azt Dél-Európában tennék. Északon a számolóérmék használata egészen a 17. századig elterjedt volt. A számításokat segítendő az asztalt vagy a rajta lévő terítőt megvonalazták, amit az itt látható falikárpit készítője nem ábrázolt.


Arithmetique
Monstrat ars numeri que virtus possit habere
Explico pertinentē que sit proportio rerum


AFRICHA

Bár a fenti városok között az áru- és pénzforgalom nagy részét váltók formájában intézték, az alkalomadtán felmerülő egyensúlytalanságokat továbbra is ezüstben és aranyban való kifizetésekkel szüntették meg. Ha két gazdasági központ közötti egyensúlytalanság túl nagy méreteket öltött, az árfolyam olyannyira megemelkedett (vagy lecsökkent), hogy aranypontot ért el. Ez azt jelentette, hogy időlegesen – a felmerülő plusz költségek és veszélyek mellett is – jobban megérte a nemesfémet szállítani egyik helyről a másikra, mint váltóval fizetni, illetve váltót elfogadni. A Bruges-ből Londonba vagy Párizsból Firenzébe szállított ezüst és a Sevillából Genovába áramló arany mennyisége nem csökkent a váltók kialakulását követően, csak a lebonyolított ügyletek száma növekedett meg, mely így nem állt arányban a kifizetésre kerülő nemesfémmennyiséggel. A váltók megsokszorozták az egyes városok közötti forgalom számára elérhető pénzmennyiséget. Annak ellenére, hogy a váltókat kereskedők fejlesztették ki kereskedők számára, igen hamar mások is használni kezdték őket. A váltók egyik legfontosabb, nem kereskedelmi réteghez tartozó felhasználója a mindenkori pápa volt. A 14. század első felében az angliai, németalföldi, észak-franciaországi, spanyolországi és itáliai pápai adószedők a begyűjtött pénzt többnyire váltó formájában küldték el az avignoni pápai kamarának. A pápai kúriába utazó püspököknek ezentúl nem kellett azon aggódni, hogy kamarásaiknak van-e elegendő ezüstrúdjuk.[39] A váltóknak a zarándokúton lévő vagy követi tisztségben uralkodójukat képviselő nemesek is nagy hasznukat vették. Mindazonáltal a váltónak is megvoltak a maga korlátai. Bizonyos politikai jellegű kifizetéseket továbbra sem lehetett váltók formájában intézni. A hosszabb ideig fegyverben tartott katonák zsoldja, a szövetségeseknek folyósított segélyek, a királyi váltságdíjak és a hozományok olyan hatalmas összegeket tettek ki, hogy a pénzügyi rendszernek nehezére esett volna váltókkal rendezni, így ezeket nagy részben – vagy teljes egészében – aranyban és ezüstben fizették ki. Amikor 1328 nyarán XXII. Jánosnak 60 ezer forintot kellett fizetnie a Lombardiában állomásozó pápai hadsereg fenntartására, az egész összeget készpénzben volt kénytelen folyósítani. Ugyanez az eset remekül példázza, milyen veszélyt jelentett a pénz szállítása: bár a 60 ezer forintnyi összeget 150 lovas őr kísérte, a rakományt páviai útonállók megtámadták, és a pénzt szállító teherhordó állatok felét elhajtották. Számos lovast is elfogtak, akiket csak váltságdíj kifizetése után sikerült megmenteni, és a pápának a kiszabadított katonák páncéljai és hátasai pótlására is rengeteg pénzt kellett költeni.[40] Amikor csak lehetett, biztonságosabb és olcsóbb volt váltó útján intézni az ügyleteket, így nem meglepő, hogy a 14. század elejére a nagyobb európai központok között az egyszerű kifizetések nagy részét váltókkal bonyolították.

A bankügyleteket bonyolító nagyvárosok hálózatán kívül azonban ezután is elsősorban nemesfémekkel fizettek a „nemzetközi" ügyletek elszámolásakor. Ahol a kereskedelmi mérleg egyensúlytalansága tartósan nagyobb méreteket öltött, mint például az európai bányavidékek és a kereskedelmileg fejlett területek között, a váltók használata kevésbé terjedhetett el. A Lengyelországban tevékenykedő pápai adószedőknek a 14. században az összegyűjtött összeget előbb nemesfém formájában el kellett juttatniuk Bruges-be vagy Velencébe, ahol már igénybe vehették a nyugat-európai bankrendszer újításait, és a pápai udvarba már váltó alakjában küldték tovább a pénzt.[41] Bár a 14. század legvé-

A híres Katalán Atlasznak (Mallorca, 14. század) a Földközi-tenger térségét ábrázoló része a hajóutak során állandóan a fedélzeten tartott és tanulmányozott portolán térképek (lásd 54. oldal) különösen díszes példányának tekinthető. A portolanokon tűntek fel először a navigációs vonalak, melyeket iránytűvel együtt használtak, továbbá a Földközi-tenger partvonalán elhelyezkedő települések és kikötők nevei. Érdekességként a mameluk szultán alakját ábrázolták a Nílustól nyugatra, Kairót pedig a szultán zászlaja jelzi. A Vörös-tengert vörösre festették, a Sínai-hegyen található, a nyugati zarándokok körében közismert úti célnak számító Szent Katalin-kolostor pedig a Vörös-tenger északi csücskétől keletre látható. Jeruzsálem felett ábrázolták a talán még fontosabb zarándokhelynek számító Szent Sír-templomot. A Földközi-tenger északkeleti sarkánál látható Örményország keresztény királysága, melyet hegyek védőfala vesz körül. Örményország 1375-ben került az egyiptomi mamelukok fennhatósága alá – abban az évben, amikor a térkép elkészült V. Károly francia király számára.

gén a délnémet kereskedők már kezdtek váltókat használni, a távolabb fekvő német városok (még az olyan jelentősek is, mint Lübeck) még a 15. században is nagyrészt váltók nélkül rendezték üzleteiket.

A keresztény Európa, a mozlim Észak-Afrika és a Levante közötti kereskedelmi ügyletek rendezésében a váltóknak nem sok hasznát vették, annak ellenére, hogy a kereskedelem igen élénk volt, és az otthon maradó kereskedők, szállítók és ügynökök közötti munkamegosztás igen hamar kialakult. Ennek nem csupán a kereskedelem krónikus egyensúlytalansága volt a magyarázata, hanem az érintett területeken az ezüstnek és az aranynak tulajdonított érték különbsége is. Mivel Európa elsősorban ezüstöt termelt, Afrika pedig inkább aranyat, az arany nagyobb kincsnek, az ezüst pedig sokkal értéktelenebbnek számított Európában, mint Afrikában. Amikor ez az értékbeli aránytalanság elég nagy lett, a kereskedők – a Földközi-tengeren való áthajózással járó többletköltségeket és veszélyeket félretéve – Afrikába hajóztak, hogy az európai ezüstért afrikai aranyat vegyenek. Általában a mindennapi árucikkek szállításakor is vittek magukkal kisebb mennyiségű ezüstöt dél felé, illetve aranyat északra utazva. Európa és a Levante, illetve a mozlim Észak-Afrika és a Levante viszonyában a mérleg nyelve egyaránt erősen a Levante javára billent el, aminek következtében az európai ezüst és az afrikai arany igen nagy tömegben érkezett ide. A Maghreb országok és a Levante közötti tartós egyensúlytalanság miatt a két terület kereskedelmi ügyleteit készpénzben rendezték, annak ellenére, hogy a mozlim világ egyes országaiban már megkezdődött a banki újítások kialakulása. A *suftadja* az európai váltó helyi megfelelőjének tekinthető. Bár a *suftadja* körülbelül két évszázaddal európai testvérének kialakulása előtt megjelent, nincs egyértelmű bizonyíték arra, hogy a *suftadjá*nak bármilyen közvetlen hatása lett volna az európai banki újításokra. Közvetett befolyás természetesen elképzelhető, ám nehezen megfogható, hiszen a 11–12. századi itáliai kereskedők számos üzletet bonyolítottak le mozlim kereskedőkkel a Földközi-tenger keleti térségében, így valószínűleg hamar megismerkedtek ezzel a fizetési móddal.[42] A Közel-Kelet és a Távol-Kelet üzleti kapcsolatában egyébként a Közel-Kelet volt hátrányosabb helyzetben, így az afrikai arany és az európai ezüst nagy része továbbáramlott kelet felé. A fenti körülmények tökéletesen ellentétesek azon kiegyensúlyozott kereskedelmi feltételekkel, amelyek lehetővé tették a váltók kialakulását.

Helyi bankügyletek

A helyi bankügyletek a „nemzetközi" bankügyletekkel párhuzamosan alakultak ki.[43] A legnagyobb kereskedővárosok között a pénzváltók egyre jobban kiterjesztették tevékenységi körüket, és pénzbetétek kezelését vállalták el, innen pedig csak egy lépés volt, hogy a letétek tulajdonosainak utasításai alapján az egyik számláról megadott összegeket utaljanak át egy másik számlára. Az ilyen helyi bankügyletek lebonyolításában élen járó Guglielmo Cassinese 1190–92-es nyilvántartási jegyzéke szerint a genovai kifizetéseket nem csupán ugyanazon bankban vezetett számlák között lehetett rendezni, hanem különböző bankok között is. Erre azért volt mód, mert a bankárok számlát tartottak fenn a város többi bankjában is, ezáltal egy összefonódó bankrendszer alapjait teremtették meg. A legnagyobb ilyen bankrendszer Firenzében volt, ahol a 14. század elején a források szerint nem kevesebb mint nyolcvan bank működött. Ekkorra már telje-

sen elfogadottá vált, hogy a nagyobb gazdasági központokban tevékenykedő kereskedők – amikor csak mód volt rá – bankszámlájukról történő átutalással egyenlítették ki tartozásaikat. Az átutalást kezdetben a betét tulajdonosának személyesen, szóban kellett kezdeményeznie a bankfiókban. A 14. század folyamán egyre gyakoribbá vált, hogy a szóbeli kérvényt írásbeli utasítás, vagyis csekk vagy utalvány egészítette ki, sőt az írásbeliség hamarosan teljesen kiszorította a szóbeli elintézési módot. A legrégebbi fennmaradt csekkek Toscanából, azon belül is Pisából és Firenzéből származnak, ám használatuk hamarosan Genovában és Barcelonában is elterjedt. A velencei bankok még sokáig ragaszkodtak ahhoz, hogy a betét tulajdonosa vagy hitelesített meghatalmazással rendelkező képviselője személyesen adja ki az átutaláshoz szükséges szóbeli utasítást. A „csekk" szó valószínűleg a mozlim *sakk* szóból ered. A *sakk* és a nyugati csekk pontos kapcsolata nem ismert, ám igen sokatmondó, hogy mindkét szó a betéttulajdonosnak a banki átutaláshoz szükséges írásbeli utasítására utalt. Hasonló iratok maradtak fenn a török hódítás előtti Egyiptom és a bizánci fennhatóság alatt lévő Palesztina területéről is.[44] Az eddig felbukkant legrégebbi firenzei csekket 1368 novemberében állította ki az előkelő Tornaquinci-család két tagja Segnia Ciapi szövetkereskedő számára egy családi temetésre szállított fekete szövetanyag árának fedezésére. Az ügyletet a Castellani bank bonyolította. Száz év sem telt bele, és már a legegyszerűbb polgárok is csekkeket használtak a leghétköznapibb célokra is. 1477-ben például egy firenzei rövidáru-kereskedő a pöcegödör-tisztítás díjának rendezésére állított ki csekket.[45]

Velencében 1321-re a bankárok már olyannyira előnyben részesítették a számlák közötti átutalásokat, hogy egyenesen vonakodtak teljesíteni a készpénzes kifizetéseket, ezért a Nagytanács kénytelen volt törvénybe iktatni, hogy ezeket a bankároknak három napon belül teljesíteni kell. A barcelonai, genovai és velencei számlatulajdonosok arról is panaszkodtak, hogy bankárjuk más bankokhoz küldi őket, ha készpénzt szeretnének felvenni.

A hiteltúllépések engedélyezése következtében a bankok pénztári tartaléka a betétek összértéke alá esett, így a helyi bankárok nemcsak a fizetéseket akarták megkönnyíteni, hanem a rendelkezésre álló pénzmennyiséget növelni.

A 13. század során Velencébe hatalmas mennyiségű veretlen ezüst áramlott be, így általánosan bevett szokássá vált, hogy a kereskedők a nemesfémek értékét egy bankszámlára elhelyezve kapták meg, így egy átutalás segítségével azonnal ki tudták fizetni az általuk vásárolt fűszerek és más árucikkek árát.

A fenti folyószámlákon kívül, melyek esetében nem számították fel kamatot, a pénzváltó bankok letéti számlákat is vezettek, melyekre kamatot is fizettek. Többnyire olyan összegeket helyeztek el letéti számlákon, amelyekre több évig nem volt szükségük, például az árva leányok hozományára félretett pénzeket, így ezeket a bankok hosszú távú vállalkozásokba fektethették. Számos velencei bankár jelentős összegeket fektetett kereskedelmi hajóutazásokba. Körülbelül két év telt el, amíg egy hajó Velencéből a Levantébe, és vissza, utána pedig Flandriába utazott, majd ismét visszatért Velencébe. Ahhoz, hogy egy bankár egy ilyen volumenű utazáshoz anyagilag hozzájáruljon, biztosnak kellett lennie abban, hogy a letéti számlák tulajdonosainak nem lesz hirtelen szükségük a pénzükre. Az ilyen jellegű befektetések legkorábban Genovában

jelentek meg. Velencéből például csak 1274-ből maradt fenn közvetlen bizonyíték arra nézve, hogy egy pénzváltó számlavezetéssel is foglalkozott. (Hogy folyószámlákat vagy letéti számlákat vezetett-e, az nem tisztázott.) Közvetett adatok azonban arra utalnak, hogy az ilyen jellegű banki ügyletek kialakulása már néhány évvel korábbra tehető.

Az első Itálián kívülről fennmaradt bizonyíték még későbbről származik. Az 1284-es Barcelonai Privilégium alapján arra következtethetünk, hogy a városban abban az időben már javában tevékenykedtek a folyószámlákat vezető bankárok, és gyakoriak voltak a számlák közötti átutalások. Az ilyen jellegű banküggyletek kezdete Barcelonában feltehetően az 1260-as évekre tehető. A helyi bankár szerepet is ellátó pénzváltókról Valenciában 1284-ből, Palma de Mallorcában 1288-ból, Léridában 1301-ből, Bruges-ben pedig 1300 körülről van tudomásunk. Későbbi források tanúsága szerint hasonló bankár-pénzváltók dolgoztak a 14. században Avignonban, Liège-ben, Strasbourgban és Konstantinápolyban. Londonban a pénzváltás a pénzveréssel egyetemben királyi monopólium maradt. Ahol elérhetők voltak a banki szolgáltatások, meglepően sokan ki is használták őket. Egyes feltételezések szerint Bruges-ben az 1400-as év táján minden negyvenedik lakos, vagyis körülbelül minden tizedik felnőtt férfi rendelkezett bankszámlával.[46] Velencében az 1500 körüli időszakra vonatkozólag még nagyobb arány valószínűsíthető: a 30 ezer felnőtt férfi lakos közül 4000 rendelkezett bankszámlával, és a tulajdonosok igen nagy részét – körülbelül a felét – nem a patrícius családok tagjai tették ki. Ha feltételezzük, hogy az 1500-ban érvényben lévő velencei vagyon- és adórendszer az 1457-es firenzeivel hasonlóságot mutatott, akkor elmondhatjuk, hogy a fent említett 4000 számlatulajdonos kaparintotta meg az adóköteles bevételek háromnegyedét. Mindazonáltal, még az 1500-ban Európa kereskedelmileg legkifinomultabb városának tekinthető Velencében is számos pénzügyi tranzakciót továbbra is készpénzben kellett bonyolítani. A gazdaságilag kevésbé fejlett településeken a készpénzes ügyletek még sokáig túlsúlyban maradtak.[47]

A „hosszú 13. század" végére a bankszámlák igen fontos részét képezték az elérhető pénzkészletnek, és az egyes államok hamarosan rendeleteket hoztak a számlatulajdonosok védelmében. Velencében, 1270-ben annak a pénzváltónak, aki banküggyletekkel is szeretett volna foglalkozni, 3000 líranyi biztosítékkal kellett rendelkeznie. Barcelonában 1300 után a hitelátutalások könyvelése és kifizetése ugyanúgy a bankárok törvény által meghatározott feladata volt, mint az eredeti betétek nyilvántartása. Akik nem tettek eleget kötelességeiknek, többé nem foglalkozhattak banküggyletekkel, és mindaddig fogságban tartották őket – kenyéren és vízen –, míg a számlatulajdonosok igényeit ki nem elégítették. 1321-ben tovább szigorodtak a törvények. Ha a bankárnak egy éven belül sem sikerült adósságait rendezni, fejét vették, vagyonát pedig eladták, és az így befolyt összegből kártalanították a számlatulajdonosokat. E szigorú ítélet nem puszta fenyegetés volt: Francesch Castellót 1360-ban saját bankfiókja előtt fejezték le.[48]

Ahol lehetőség nyílt rá, a „nemzetközi" és a helyi banküggyletek hamar összefonódtak. Genovában, Velencében, Barcelonában és Bruges-ben a bankszámlák terhére is lehetett váltót kiállítani, melyek hozamát is bankszámlákon írták jóvá. A „nemzetközi" és helyi ügyletek kombinációjának fontos voltára a 15. szá-



Az 1420-as években összeállított Itáliai kereskedők kézikönyvét (lásd 53. oldal) Il libro di tucti chostumi *címen Piero Pacini adta ki nyomtatott formában 1490-ben, metszetekkel illusztrálva. Az itt látható kép egy korabeli firenzei bankot ábrázol. Vajon a bal oldalon álló pénztáros csekket tart a kezében?*

zadi Genovából maradt fenn egy késői, de annál érdekesebb példa. A Piccamiglio egyik számlakönyve több 1456 és 1459 között eszközölt, váltók útján történt, külföldről érkező kifizetés nyugtáját őrizte meg, melyek összesen 159 710 genovai lírát tettek ki, mely az összes beérkező pénznek csak a 7,5%-át tette ki. A kifizetések fennmaradó részét banki átutalással rendezték.

A németalföldi pénzváltók száma a 14. század utolsó negyedére csökkenni kezdett. Brabantban a városi pénzváltók, vagyis *stadwissel*ek felállításával részben megoldást találtak erre a problémára. Ilyen pénzváltók nyitották meg kapuikat 's-Hertogenboschban – 1378-ban –, továbbá Brüsszelben, Leuvenben és Antwerpenben. Arra azonban nincs bizonyíték, hogy vajon ezek a pénzváltók banki ügyletekkel is foglalkoztak-e. A 15. század folyamán Németalföldön, csakúgy mint Európa más területein, a pénzváltók száma tovább apadt, és még az olyan fontos német központokban is egyre kevesebben tevékenykedtek, mint Nürnberg és Frankfurt. A pénzváltók helyét Németalföldön egyértelműen a pénzváltó bankárok vették át, ugyanis a garanciák kifizetését és más szabályokat itt nem sikerült teljes mértékben betartatni. Amikor 1433-ban az újonnan egyesült állam közös pénzt vezetett be, törvény mondta ki, hogy a jövőben a pénzváltóknak tilos letéteket elfogadni kereskedőktől, illetve pénzt fizetni ki számukra.[49] Néhány pénzváltó azonban a burgund szabályokat semmibe véve ezután is foglalkozott bankügyletekkel. Antwerpenben 1480-ban csupán egy kizárólag pénzváltásból élő üzletember érezhette magát anyagilag biztonságban 10 ezer koronányi biztosítékával, ám az 1480-as évek közepén észlelhető csődhullám még őt is elérte, és tönkretette üzletét. Mivel Miksa római király fia, Szép Fülöp kiskorúsága idején folytatott háborúskodásai a pénz devalválódásával jártak, 1489-ben új pénzt verettek Németalföldön. Ezzel egyidejűleg a pénzváltókra vonatkozó 1433-as szabályozást is megerősítették, és ezután már a betartására is nagyobb hangsúlyt fektettek. A 17. századi amszterdami pénzváltók valóban nem foglalkoztak bankügyletekkel, akárcsak 16. századi antwerpeni elődeik. A pénzváltó bankárok száma Franciaországban is drasztikusan lecsökkent, így tevékenységük nemsokára már kizárólag Lyonra korlátozódott.

A 16. századi Antwerpenben a banki ügyletek ilyen jellegű lebonyolítását az üzletembereknek szó szerint újból fel kellett fedezniük. A banki ügyletek intézésére feljogosító engedéllyel nem rendelkező vállalkozók a kereskedők *kassier*-jeiként (pénztárosaiként) kezdtek tevékenykedni, és a kereskedők pénzbetéteinek ügyeivel, illetve be- és kifizetéseik elrendezésével foglalkoztak. Hamarosan ugyanazokat a feladatokat látták el, mint korábban a pénzváltó bankárok: ügyfeleik kérésére számlák közötti átutalásokat kezdeményeztek, illetve más *kassier*-kkel is kapcsolatot tartottak. Emellett váltókat fogadtak el és állítottak ki ügyfeleik nevében.[50]

Londonban is hasonló igény mutatkozott a bankárok iránt, de mivel magánszemélyek nem foglalkozhattak pénzváltással, a 15. századtól a londoni aranyművesek kezdték a bankügyleteket bonyolítani, ám csupán a 17. század végére sikerült kialakítaniuk kiterjedt és hatékony bankszámlarendszert, néhány kölcsön- és jelzálogügyekre szakosodott alkusszal karöltve. Az antwerpeni és amszterdami *kassier*-bankárok szerepe a londoni bankok fejlődésében igen szembeszökő.

Európa földközi-tengeri térségének magánbankárai a 14–15. század fordulójának gazdasági krízisidőszaka idején nehéz helyzetbe kerültek, így alternatív üzleti módszerekhez folyamodtak. Ahelyett, hogy szigorúbb szabályokat hoztak volna, illetve biztosabb garanciákat követeltek volna, néhány város, illetve állam egyre aktívabb szerepet kezdett vállalni a kereskedelem szempontjából oly fontos szolgáltatások ellátásában. Bár erre Velencében rövid időre már 1356-ban és 1374-ben is megjelent egy-egy bankhoz hasonló intézmény, az első hosszabb életű állami bank az 1401-ben, Barcelonában alapított „Taula de Canvi" volt, mely a 15–16. század során fellépő válságokat átvészelve egészen 1853-ig fennmaradt, mikor is beleolvadt a spanyol Nemzeti Bankba (Banco de España). Az aragóniai korona országaiban is kísérletet tettek állami bankok megalapítására, ám ezek kérészéletűnek bizonyultak. A valenciai „Taula de Canvi" csupán 1408 és 1416 között működött. A Palma de Mallorcában 1454 előtt alapított „Taula del General" is már a század vége előtt beszüntette tevékenységét. A Tarragonában (1416) és Geronában (1443) felállítandó városi bankok tervei sem váltak valóra. A 15. század első felében a genovai állami kötvénytulajdonosok társasága, a „Casa di San Giorgo" gyűjtötte be az állami adók tetemes részét. További tevékenységei között találjuk 1407 és 1444 között egy genovai bank üzemeltetését, mely hosszú távon kevés sikert könyvelhetett el. Újabb kísérleteket követően az első állandó állami bankok csak később, a 16. század során jöttek létre.[51]

A forrásokból nyilvánvalóvá válik, hogy a banki pénzügyletek, illetve a pénzkészlet más kiegészítési formái nem azokon a területeken jöttek létre, ahol a pénzkészlet eleve is kicsinek számított, hanem olyan városokban, ahol a rendelkezésre álló pénzkészlet igen tekintélyes volt. Az Európában bányászott ezüst nagy része Ázsiába áramlott. Útja során rengeteg európai vidéki területet és nagyvárost érintett, ám legnagyobb mennyiségben az európai gazdasági központokban összpontosult. Így nem meglepő, hogy az utóbbi települések közvetítő kereskedői tudtak a legnagyobb haszonra szert tenni, illetve ők voltak azok, akik a kezükön átmenő áruk értékéhez a legtöbbet tudták hozzátenni. Ennek következményeképp az ezüst épp ezekben a városokban, illetve az árukat előállító vidékek egy részén – például a gyapjútermelő Angliában – koncentrálódott.

A közel-keleti kereskedők nyugati, azon belül is elsősorban itáliai kollégáikhoz képest sokkal kevesebb sikerrel tudták a területen átáramló, Indiába és Kínába tartó ezüstöt – vagy legalább annak egy részét – magukhoz ragadni. Így csupán néhány európai (azon belül is inkább észak-itáliai) városban volt lehetőség arra, hogy a megfelelő mennyiségű ezüstkészletre támaszkodva a banki ügyletek kialakulhassanak. Amint az első lépéseket megtették, a pénzkészlet egyből gyarapodni kezdett – lehetővé téve a további újítások életbe lépését.

A pénzhasználat forradalmi átalakulásának és a befektetések megnövekedett lehetőségének természetes velejárója volt az emberek pénzkölcsönzéshez való hozzáállásának megváltozása. Ezután már elsősorban nem a pénz és az aranyrudak biztonságos gyűjtögetésére, illetve a nagy kockázat miatt magas kamatláb melletti kölcsönzésére törekedtek, hanem a vagyon mobilizálására és befektetésére. A kincstárak ilyen céllal történő megnyitása következtében tovább növekedett a pénzkészlet és a pénz körforgásának gyorsasága. Az itáliai városokban egyre több példát találhatunk arra, hogy a vagyonfelhalmozást kezdte felváltani a befektetés. A jómódú genovai nemesúr, Gugliemo de Castro 1240-ben bekövetkezett halálakor végrendeletének végrehajtói felfedezték, hogy Castro és felesége a házukon és annak berendezési tárgyain felüli vagyont – mely 1100 genovai lírát és 440 *bezant*ot tett ki – a férj halálát megelőző hat év során 24 különböző *commenda*szerződésbe fektették be. 1268-ban elhunyt Ranieri Zeno, a rettentően gazdag velencei dózse. Hamarosan fény derült arra, hogy vagyonának 22 935 velencei *lira di picciol*ira rúgó nagyobbik részét 132 (a *commenda*szerződésekhez hasonló, lásd 23. oldal) *colleganza*szerződésbe fektette, és csupán 3388 lírányi készpénzzel rendelkezett. Összvagyonának kevesebb mint 7%-a volt likvid tőke, 46%-át pedig különféle kereskedelmi vállalkozásokba ruházta be.

A befektetések kimagasló aránya megfigyelhető egy másik szemszögből is. Az 1239-ben, a korzikai Bonifacióban elhunyt genovai kereskedőről, Armanóról végrendeletének végrehajtásakor kiderült, hogy huszonhat személyt sikerült rábeszélnie nyersbőr-kereskedelmi üzletének támogatására, így az egyes befektetések összértéke elérte az 1201 genovai lírát. Armanónak volt egy társa is, aki nem kevesebb mint 400 lírával szállt be a vállalkozásba. A század végére a befektetési szokások megváltoztak: a kisebb befektetők ahelyett, hogy pénzüket közvetlenül ruházták volna be üzleti vállalkozásokba, inkább banki letétbe helyezték, ami nagyobb biztonságot jelentett azáltal, hogy a kockázatot a bank vállalta át. A kis és nagy befektetések egyesítésével így lehetőség nyílt nagyobb összegek mobilizálására is. Ennek egy késői, ám kiemelkedő példáját láthatjuk a pisai Aiutamicristo bank esetében, mely 1354 és 1371 között a betéttulajdonosok pénzéből összesen 100 ezer forintot kölcsönzött a pisai Sancasciano vállalatnak, melynek szövetvásárlásaihoz igen nagy tőkére volt szüksége. A nagy befektetők azonban ezután is közvetlen módon fektették be pénzüket az üzleti vállalkozásokba.

Uzsorakamat

Ahogy a kölcsönök Észak-Itália gazdasági életének szerves részévé váltak, a helyi egyházjogászok átfogalmazták az uzsoráról szóló egyházi tanításokat, hogy a kamat – bizonyos körülmények között – teljesen elfogadhatóvá válhasson. A 9. század óta érvényben lévő, bibliai és más klasszikus példákkal érvelő hagyományos felfogás szerint a kamatos kölcsön elítélendő. Mindez nem meglepő,

hiszen a kereskedelem virágkorát megelőző időben elsősorban váratlan krízishelyzetekben, étel és ital beszerzéséhez, illetve más rövid távú szükségletek kielégítéséhez folyamodtak kölcsönökhöz, a kölcsön törlesztése pedig egyre nyomorúságosabb helyzetbe taszította az adóst. A kölcsönöket üzleti sikereik megsokszorozása érdekében felvevő kereskedők növekvő száma miatt azonban hamarosan az uzsora újradefiniálására volt szükség. A dilemma feloldására megszületett a *lucrum cessans* fogalma. Ez azt a pénzmennyiséget takarta, amit a kölcsönadó profitként megtermelhetett volna, ha ő maga forgatja az összeget. Szúzai Henrik lombard egyházjogász volt az egyik első író, aki a kamatokról már az új felfogás szellemében értekezett. 1271-ben a következőket írta: „Ha egy sok adás-vételt bonyolító, vásárokat látogató, nagy profitot termelő kereskedő pénzt ad kölcsön nekem, melyet a vállalkozásaiba is fektethetett volna, lekötelezettje leszek, és kárpótolnom kell az elvesztett haszonért, melyre szert tehetett volna, ha ő maga forgatja meg az adott összeget." Bár IV. Ince pápa egyetértett az új gondolattal, sok egyházjogász elhatárolta magát tőle. Akárhogy is, a 15. század elején Sienai Bernardino még tovább ment, amikor megállapította, hogy „a pénz több, mint egy adott összeg; termelőértéke van, melyet tőkének nevezünk". A pénzkölcsönzés eszerint nem különbözött egy eke kölcsönvételétől, hiszen mindkettő felhasználása „túlmutatott önmagán". Merőben eltérőnek tekinthető például a bor „kölcsönzése", melynek a közvetlen fogyasztáson kívül nem volt más funkciója. Érthető tehát, hogy a tőketermelő eszközök kölcsönzésének megfizetése jogosnak tekinthető, feltéve, hogy az összeget igazságosan állapítják meg.[52]

Ahogy az emberek a vagyon felhalmozása helyett egyre gyakrabban választották a különböző befektetési módokat, a kereskedelmi kamatok annyira lecsökkentek, hogy számos vállalkozás finanszírozásával a korábbiaknál jóval nagyobb haszonra lehetett szert tenni, elsősorban azokban a városokban, ahol a legnagyobb pénzkészlet állt rendelkezésre, például Észak-Itáliában.

A bankárok 1200-ban Genovában évi 20%-os, 1211-ben Firenzében 22%-os kereskedelmi kölcsönöket bonyolítottak. A velencei dózse tisztét 1205 és 1229 között betöltő Pietro Ziani 20%-os kamatra adott kölcsönöket, ahogy korábban apja is tette. A 12. században a velencei vallási alapítványok is 20%-os kamatra adtak hiteleket összegyűjtött vagyonukból a Levantéval kereskedő vállalkozóknak. A kereskedelmi és személyes kölcsönök kamatai között nem mutatkozott eltérés; a 12. század második felében Közép-Itáliában a földekre felvett kölcsönök kamata is 20%-os volt. Száz évvel később azonban a kereskedelmi kölcsönök feltételei már sokkal előnyösebbek voltak. A 14. század első felében Genovában már 7%-os kamatra is lehetett kereskedelmi kölcsönhöz jutni, ám ez az alacsony ráta akkoriban még nem volt általánosnak mondható. A század első negyedében a firenzei Peruzzi bank 8%-os kamatot fizetett a betéttulajdonosoknak és 10%-ot számított fel a kölcsönökre. Pisában az 1350-es években az Aiutamicristo bank ugyanígy 10%-os kamatra kölcsönzött pénzt a Sancasciano vállalatnak. Velencében azonban kisebb volt a pénz értéke. Az 1330-as években Francesco Corner bankár még mindig csak 5-7%-ot fizetett a betéttulajdonosoknak, ám a boltosok és iparosok részére folyósított kölcsönökre 8%-ot számított fel, mely megegyezett a város 1330-ban leggyakrabban használt *colleganza* rátájával. Az arányok azonban tovább csökkentek: 1340 után már csupán

5%-os kamatról hallunk. A vallási alapítványoknak a megelőző század óta a levantei kereskedelembe fektetett vagyona is csupán 5%-ot fialt.

A 13–14. század fordulóján az itáliai városok a közvetlen adóztatás helyett bevezették, hogy a gazdag polgárok kötelesek voltak pénzt kölcsönözni az államnak, ha épp nagyobb összegre volt szükség, például háború idején. A kényszerkölcsönök *(prestanze)* törlesztésig az állam csupán az átlagosnál alacsonyabb kamatokat fizette a polgároknak. A visszafizetésre és a kamatra való jog szabad adásvétel tárgyát képezhette, akárcsak a mai állami kötvények esetében. 1262-után a velencei állam névlegesen csak 5%-os kamatot fizetett az ilyen kényszerkölcsönökre. Mivel ez nem érte el a piaci rátát, az adóssági részvények névértékük alatti áron cseréltek gazdát. 1285 és 1316 között áruk névértékük 60–78%-a volt, mely a piaci ár 6,5–8,5%-át térítette vissza. Mikor az 1330-as években a betétek kamatai 5%-ra estek vissza, a részvények ára elérte névértéküket. A városoknak azonban a piaci árat kellett garantálniuk, ha önként felajánlott kölcsönökre szerettek volna szert tenni. A velencei kormány a 13. század végén 8–12%-os kamatot kínált, mely a 14. század közepére ismét 5% alá süllyedt.[53]

A főuraknak és magánszemélyeknek azonban igen magas kamatot kellett fizetniük, akár uzsoráshoz, akár elismert bankárhoz fordultak kölcsönért – bár az utóbbiak kevésbé törekedtek tevékenységi körük ilyen jellegű kiterjesztésére. A városállamoknak folyósított kölcsönökhöz hasonlóan a kereskedelmi és ipari célra felvett összegek is kívül estek az uzsora fogalmán, melyet a középkor embere élesen elítélt. A fogyasztási cikkek kölcsönzése azonban továbbra is uzsorának számított. Ezeket a késő középkorban engedéllyel rendelkező zálogkölcsönzők *(usurarii manifesti)* bonyolították, akik általában idegenek voltak: Angliában a franciaországi Quercyből származó „cahorsini", Németalföldön és Franciaországban a lombard, a Velence melletti Mestrében a toszkán, Toscanában pedig a zsidó vállalkozók foglalkoztak ilyen pénzügyletekkel. Kisebb tételek kölcsönzése esetén a szegényebb rétegektől főzőedényeket és ágyneműt is elfogadtak biztosíték gyanánt. Ha nagyobb összegről volt szó, az uzsorás biztosítékként akár az elszegényedett uralkodók koronájára is rátehette a kezét. 1297-ben például Astiból származó lombard üzletemberek egy csoportja 4600 livres tournois-t kölcsönzött Németalföld területén I. Edward angol királynak, melyért cserébe az uralkodó 7012 livre-nyi biztosítékot adott, ékszer és ezüstnemű formájában. Nyolc hónappal később Edward törlesztette adósságát, megfejelve legalább 560 livre-nyi kamattal. Más szóval a kifizetett kamat aránya nem volt kevesebb mint 18,3%. Ha ezeken kívül további összeget nem kellett fizetnie, akkor az ügylet Edward szempontjából – más észak-európai nem kereskedelmi kölcsönzésekhez viszonyítva – igen kedvező volt. Két emberöltővel később unokája, III. Edward már kénytelen volt átadni a királyi koronát zálogként Simon de Mirabellónak, továbbá 35%-os kamatot fizetett a vállalkozónak. Az asti Leopardi-családtól biztonsági céllal felvett kölcsönre 42%-os kamatot volt köteles fizetni, mely a fizetési késedelemért felszámolt büntetés díját is tartalmazta.[54]

A 13. század folyamán a kereskedelmi és ipari kölcsönökre felszámolt alacsony, illetve a számos egyéb célból felvett kölcsönökre fizetett magas kamatok aránya között egyre nagyobb lett a szakadék. Az „uzsora" egyre inkább a „magas kamatot" jelentette, melyet a pénzkölcsönzők túlzott és igazságtalan mértékben



A 12. század második negyedében, mikor az autun-i katedrális itt látható oszlopfője készült, az Avaritiát, vagyis a kapzsiságot a hét főbűn egyikeként tartották számon. A kereskedelem forradalma során az emberi természetnek a nyerészkedhajhászatra való hajlama mondhatni már-már erénnyé vált. Ám még ma is hajlamosak vagyunk a kapitalizmus sötét oldalát a fenti – korlátlan pénzsóvárságot szimbolizáló – alakhoz hasonlóan elképzelni.

követeltek. Luzzato professzor rámutatott arra, hogy a késő középkori Velencében kereskedelmi kölcsönöket már 5%-os kamatra is lehetett felvenni. Ez azonban nem jelentette azt, hogy a kicsit magasabb kamatot már jogtalannak érezték volna; csupán a 12% feletti rátára sütötték rá az „uzsorakamat" bélyegét.[55] A kora újkorban a kormányok gyakran vállalták fel a jogos és a jogtalan kamatok közötti határvonal kijelölésének feladatát. A kamatok közötti látványos különbség figyelhető meg a Vicente vállalat által 1260-ban folytatott levelezésben is: „Itt [Siena] egy líra kereskedők között öt-hat dénárt ér, ám nem kereskedők számára tíz-tizenkettőt." Érdekes, hogy az általuk abnormálisan magasnak tartott kereskedelmi rátáért a Firenzével folytatott háborúskodást okolták.

A 13. században a legnagyobb itáliai városokban a kereskedelmi kamatok évi 20%-ról legalább 10%-ra estek, ami jól tükrözi a rendelkezésre álló pénzmennyiségben beállt változást. Tudomásom szerint még nem sikerült pontosan megállapítani, hogy mely évtizedek alatt következett be a kamatcsökkenés. Figyelemre méltó azonban, hogy a pistoiai dei Boni már 1259-ben is csupán 7%-os kamatot fizetett a náluk befektetett összegek *(fuori del corpo)* után. Miután a kamatok 1211 és 1259 között jelentősen lecsökkentek, Észak-Itáliában egészen a 17. századig 10% alatt maradtak, sőt gyakran még az 5%-ot sem haladták meg.

Az alacsony kamatok mindig remek lehetőséget jelentettek a gyorsan meggazdagodni vágyók számára. Könnyen előnybe kerültek riválisaikkal szemben azáltal, hogy alacsonyabb haszonkulccsal operáltak, befektetésük visszatérítésével hosszabb ideig vártak, illetve átformálták a hitelfelvétel hagyományos módját. A kölcsönökre alacsony kamatot fizető kölcsönvevő ki tudta terjeszteni a hitelt az eladókra is, annak ellenére, hogy korábban inkább az eladóról a kölcsönt felvevőre való kiterjesztés volt az elterjedtebb. Ennek egy korai példája, hogy a 13. század második felében a 10% alatti kamatot fizető toszkán kereskedők szinte teljesen kiütötték a nyeregből a még ekkor is 16%-os kamatok terheit nyögő flamand kollégáikat a két legfontosabb kereskedelmi területen, Angliában és a champagne-i vásárokon. A század első részében a flamand kereskedők Angliában gyapjút vásároltak, melyet azután flandriai iparosok dolgoztak fel. Hamarosan azonban egyre nehezebben tudtak versenyre kelni itáliai vetélytársaikkal, akik már jó előre aláírták a szerződéseket az angol termelőkkel, illetve még azelőtt kifizették a vételárat, hogy a birkákat megnyírták volna. Hasonló volt a helyzet a flamand szövetek felvásárlásának terén is: a flamand városszövetség tagjai korábban első osztályú szöveteket vettek meg és értékesítettek jó pénzen a champagne-i vásárokon. A század végére azonban képtelenek voltak lépést tartani az alacsonyabb kamatoknak köszönhetően biztosabb anyagi háttérrel rendelkező toszkán riválisok által kínált árral, melyet a flandriai gyapjúkészítőknek ajánlottak a termékek itáliai és más piacokra való elszállításáért. Bár a pénz értéke Németalföldön sokkal nagyobb volt, mint a késő középkori Észak-Itáliában, a 15. század végéig még mindig alacsonyabb volt, mint más európai országokban. A 14–15. században 10 és 16% között mozgott.

Kevéssé meglepő, hogy a 15. század folyamán a délnémet területeken a kamatok az itáliai szintre estek vissza. A század végén az augsburgi Hochstetterek már csupán 5%-ot fizettek a rövid távú betétekre. A 16. század során az antwerpeni kamatok is hasonló arányban csökkentek.

Centrum és periféria

A kereskedelem újdonsült rendszerének vezetői a több ágazattal bíró és rengeteg részvényessel rendelkező „nemzetközi" vállalatok voltak, melyek minden elképzelhető árucikkel kereskedtek, és emellett szívesen vettek részt „nemzetközi" banki ügyletek bonyolításában, biztosítások kötésében, termékek előállításában és olykor kiskereskedelmi tevékenységben is. Érdemes azonban megjegyezni, hogy ezekkel az óriásvállalatokkal párhuzamosan számos kevésbé összetett vállalkozás is működött. Toscanában is sok kisebb vállalkozás szakosodott egy adott árucikk kereskedelmére, és külföldön fióküzletet tartott fenn. Természetesen léteztek olyan kereskedők is, akik egyetlen külföldi fióküzletet sem tudtak létrehozni. Ők többnyire független, több kereskedővel is összeköttetésben álló levelezők útján kapcsolódtak be a kereskedelmi üzletek folyamába. Nem feledkezhetünk meg továbbá arról a számtalan kereskedőről sem, aki kénytelen volt maga szállítani áruit, ez ugyanis a 15. századig a Földközi-tenger térségét leszámítva a Bruges-t és Velencét összekötő képzeletbeli vonaltól északra és keletre továbbra is általánosnak számított Európában. Amikor 1376-ban Buonaccorso Pitti és Matteo Tinghi itáliai sáfrányt szeretett volna eladni Budán, ők maguk vitték az árut a rendeltetési helyére.[56] Az Európa határain túlra nyúló közvetlen kereskedelmi kapcsolatokban részt vevők is maguk kísérték áruikat. Bár Francesco Pegolotti az egyik legnagyobb és legkiterjedtebb firenzei vállalat alkalmazásában állt, kínai útleírásában saját áruikat szállító kereskedőkről ír, akik kifelé vászonneműt vittek magukkal, hazafelé pedig selymet hoztak Európába. A 14. században Delhiben drágaköveket vásárló velencei kereskedők is személyesen bonyolították üzleteiket.[57] A Nyugat-Európában és a Földközi-tenger térségében már kialakult, szervezett üzleti élet határain kívül, illetve a kisebb volumenű, egyéni vállalkozások esetében a határokon belül is az üzletek pénzügyi alapjának egy részét *commenda*szerződések biztosították. A legnagyobb észak-itáliai kereskedelmi társaságokat leszámítva a kereskedők szinte mindenhol személyesen kísérték áruikat, egészen addig, míg a délnémet üzleti vállalkozások olyan hatalmasra nem duzzadtak, hogy versenyre kelhettek itáliai riválisaikkal.

Árumegállító joggal bíró városok

A 13. századi kereskedelmi útvonalak bizonyos földrajzi pontokon igencsak összeszűkültek, és a szűkületekben élő helyi kereskedők – az adott terület uralkodójától kapott kiváltságaikkal a tarsolyukban – mindent megtettek, hogy kihasználják előnyös pozíciójukat. A települések egyik leggyakoribb kiváltsága az árumegállító jog volt. Az árumegállító joggal bíró településeken a külföldi kereskedőknek kötelező volt portékáikat a helyi polgárok számára eladásra kínálni. Anglia legfontosabb kikötővárosa, az ország úthálózatának az ókori idők óta központi csomópontját alkotó, a westminsteri udvartól csupán néhány mérföldre fekvő London is rendelkezett árumegállító joggal. A 14. századra a távolsági kereskedelemben részt vevő vállalkozók különösen terhesnek érezték a londoniak kiváltságát, így az egész század folyamán ellentét feszült a londoni és a nem londoni kereskedők között. Az erős pozíciókkal rendelkező, áruikat Angliában eladni szándékozó külföldi kereskedők több alkalommal folyamodtak az uralkodóhoz annak érdekében, hogy lehetővé váljon a szabadabb árucsere. Akárhányszor is engedett a király a Hanza-kereskedők és az itáliai vállalkozók kérésének – anyagi ígéreteiket szem előtt tartva – és módosította a londoniak

kiváltságait, a város azonnal hatalmas összegeket ajánlott uralkodójának a monopolhelyzet visszaállításáért. A londoni kereskedők durva ellenkezése természetesen jelentősen növelte a szállítási költségeket, ami a kereskedelmi útvonalak módosítását idézte elő. Az itáliai kereskedők szívesebben szálltak partra Southamptonban, a Hanza-kereskedők pedig Lynnben, így ugyanis kötelező áruba bocsátás nélkül vihették portékáikat az angol vásárokra és ügyfeleikhez.[58]

Az osztrák herceg hasonló árumegállító kiváltsággal ruházta fel Bécs városát, így az itáliai és cseh szárazföldi, illetve a délnémet és magyar dunai kereskedők nehezen tudtak kereskedelmi kapcsolatba lépni egymással, ami miatt a 14. századra már igencsak nehezteltek a bécsiekre. 1327-ben a cseh és a magyar király egyezséget kötött, hogy Bécs kihagyásával alakítják ki kereskedelmi kapcsolataikat. Az egyezmény értelmében a magyar területekről a délnémet vidékek felé irányuló árukat így Csehországon keresztül szállították, Csehországból pedig Németországon, illetve Magyarországon át vitték a portékákat Itáliába. A Holland Grófságban Dordrecht kapott árumegállító jogot az uralkodótól, így a Rajnán és a Meuse folyón szállított árucikkek között elsőként a kiváltságos dordrechti polgárok válogathattak.[59] Az árumegállító jog módosított verziójával találkozhatunk Bruges esetében, ahol külföldiek számára kötelező volt bevonni a helyi ügynököket is kereskedelmi ügyleteik lebonyolításába.



A 12. század második fele és a 14. század első fele között az uralkodók több ezer kisebb-nagyobb település számára engedélyezték a vásártartást. A települések egy-egy stand felállításához elegendő helyeket adtak bérbe, ahol a vidéki árucikkek mellett a helyi kézművesportékák is gazdát cserélhettek. Az itt látható, 1460 körülről származó flamand kézirat illusztrációján is megfigyelhető a fazekastermékeket kínáló kereskedő alakja. A fedett bódék egy részét a nap végén lebontották, ám voltak olyanok is, amelyek állandóvá váltak, és szép lassan bolttá fejlődtek.

Vásárok

Bár e kötetben elsősorban a nagy volumenű távolsági kereskedelemre koncentrálunk, érdemes megjegyezni, hogy a késő középkori Európa területén bonyolódó kereskedelem nagy része helyi jellegű volt. A 13. század egyik legfontosabb újdonsága a számtalan – hetente, évente vagy kétévente megrendezett – vásár összefonódó rendszerré alakulása volt.[60] E hálózat kialakulására a pénz Európa vidéki területeire való beszivárgásának köszönhetően nyílt lehetőség. A vidéki vásárok számos ponton csatlakoztak a nagyobb volumenű távolsági kereskedelem legfontosabb útvonalaihoz és üzleteihez. A 14–15. században a népesség, a rendelkezésre álló pénzkészlet és a megművelhető területek csökkenésével több gabonatermelésre szakosodott helyi piac (különösen a keleti német területeken) kereslete is leapadt. A piacok kiesése Európa min-



Saint Denis-ben a 11. század közepe óta tarthatták vásárt minden júniusban a királyi apátsági templom előtti nagy nyitott területen. A champagne-i vásárok hanyatlását követően a „Saint Denis-i Lendit-vásár" kis helyi piacból európai jelentőségű kereskedelmi helyszínné vált. E 14. századi francia kéziraton a vásárt megnyitó párizsi püspök mellett jól kivehetőek a vásár idejére felállított bódék. A Lendit remek alkalom volt a kész ipari termékek, például ruhaszövetek eladására, ám ezzel párhuzamosan mezőgazdasági portékák beszerzésére is lehetőség nyílt itt. A képen eladásra kínált juhokat láthatunk.

den területét érintette, a falvak elnéptelenedésével, a pusztásodással egyetemben. A helyi vásárok rendszere azonban viszonylag jól fenn tudott maradni. Egyes helyi vásárok nemcsak, hogy túlélték a középkor utolsó másfél évszázadának nehéz időszakát, hanem még nagyobb jelentőségre tettek szert, mint korábban.[61] A Cambridge közelében fekvő, kezdetben csak éves árpavásár színhelyeként funkcionáló Cam menti Stourbridge például Kelet-Anglia egyik legfontosabb helyi vásárává nőtte ki magát ez idő alatt.

A helyi vásárokon kívül számos európai jelentőségű vásár is tovább virágzott. Ezek közül sokat az „itáliai" vállalkozások által uralt távolsági kereskedelem és a kisebb volumenű kereskedelmi ügyletek főbb útvonalainak csomópontjaiban tartottak. Ezeken a vásárokon mind az „itáliai", mind a „német" kereskedők nagy számban képviseltették magukat. A 13. században a champagne-i vásárok játszották a legfontosabb szerepet a különböző kereskedelmi kapcsolatok összeköttetésének biztosításában (lásd 144-150. oldal), így a 14–15. századi „nemzetközi" vásárokat a történészek gyakran a champagne-i vásárok „utódainak" nevezik. Akárcsak champagne-i elődeik, ezek is hajózható folyók partján helyezkedtek el, hogy szárazföldön és vízen egyaránt megközelíthetőek legyenek. Champagne-tól délre a legfontosabb vásárokat a Saône melletti Chalonban, a Rhône melletti Genfben és a két folyó összefolyásánál, Lyonban rendezték meg.[62] Champagne-tól nyugatra, Párizstól délre, a Szajna menten található Saint Denis-i Lendit is prosperált.[63] Champagne-tól keletre a legfontosabb vásárok a Majna menti Frankfurtban voltak, ahol a „német" kereskedők megvásárolhatták a németalföldi iparcikkeket, például gyapjúszöveteket.[64] Champagne-tól északra jelentős vásárok folytak Antwerpenben és a

Scheldt menti Bergen-op-Zoomban, ahol a Hanza-, illetve a Rajna-vidéki és délnémet kereskedők számos különböző országból származó üzletemberrel találkozhattak.[65] Elszórtan más területeken is működtek fontosabb vásárok, többek között Lipcsében és az észak-kasztíliai Medina del Campóban.

Hosszú európai utazásai során a kasztíliai Pedro Tafur rengeteg vásáron megfordult. „Jártam vásárokon a savoyai Genfben, a németországi Frankfurtban és a kasztíliai Medinában, ám ezek össze sem hasonlíthatóak az antwerpenivel." Vajon mi ragadta meg az egyébként egyáltalán nem kereskedelmi szemléletű Tafur figyelmét? „A Szent Ferenc-kolostorban mindenféle kép kapható, a Szent János-templomban arras-i szöveteket kínálnak, a domonkosok rendházában ötvöstárgyakat árusítanak, tehát rengetegféle árura szert lehet tenni az egyes templomokban, illetve utcai árusoknál. Az egyik városkapunál a városon kívül egy hosszú utca fut, melynek mindkét oldalán hatalmas istállók és más épületek állnak. Itt mindenféle lovat, többek között kocsilovat és hátaslovat lehet vásárolni; mindez igen különleges látványt nyújt... csodás magyar és porosz lovakat is kínálnak..." Az antwerpeni vásár elsősorban a rengeteg különféle gyapjúszövet árusítására szakosodott, ám erre Tafur nem helyez nagy hangsúlyt leírásában. Előkelő származású vásárlóként elsődlegesen a ritkaságok és egzotikusnak számító cikkek iránt érdeklődött. „A burgund herceg is mindig ellátogat a vásárra, itt szerzi be az udvarának pompájához szükséges kellékeket." Tafur természetesen honfitársairól is megemlékezik: „sok spanyol van Antwerpenben, talán több is, mint másutt. Megismerkedtem olyan burgos-i kereskedőkkel, akik Bruges-be tették át székhelyüket, továbbá királyunk egyik szolgájával, Juan de Morillóval is volt szerencsém találkozni itt." Számtalan más országból érkezett személyt is felsorolt: németeket, angolokat és franciákat. A Scheldt folyón megfigyelte, hogy sok velencei, firenzei és genovai gálya horgonyzott a városban, a városfalakhoz kikötve.[66]

Az árucsere és az ügyleteket bonyolító ügynökök

A 15. század folyamán a rendszeres, ám szabott ideig tartó vásárairól híres Antwerpenből olyan város vált, melynek üzleti élete sosem aludt. Az 1480-as években, a németalföldi háborúk idején Antwerpen átvette Bruges helyét, és Északnyugat-Európa legfontosabb „nemzetközi" kereskedelmi ügyleteinek színhelye lett. Az évek során számos külföldi, velencei, genovai, firenzei, luccai, milánói, spanyol, portugál, breton, angol és Hanza-kereskedő költözött a városba.[67]

Az üzleti élet központjában a különböző csereügyletek álltak, melyeket ügynökök bonyolítottak. Az ügynökök voltak azok, akik – a nap adott időszakában – összehozták az egyes árucikkek vásárlóit és eladóit, a kölcsönadókat és kölcsönzőket, illetve a szállítókat és a szállítmány biztosításának aláíróit. Az első olyan észak-európai épület, amelyben a közvetítő ügynökök találkozhattak, az 1517-ben megnyílt antwerpeni *Beurs*, vagy más néven *Bourse* volt.[68] Dél-Európában ekkor már működtek hasonló funkcióval bíró árkádos csarnokok, például az 1392-ben befejezett barcelonai Lottja vagy Lonja, illetve a velencei Rialtón 1322-ben épült (majd 1459-ben átépített) Loggia dei Mercanti.[69] Mielőtt saját használatú épületeik megnyitották volna kapuikat, az ügynökök – akárcsak Antwerpenben – egy-egy téren gyülekeztek, melyeket lassacskán szinte teljesen kisajátítottak maguknak. Ilyen volt a genovai Piazza dei Banchi,



Az árkádokkal körülvett antwerpeni Bourse új épületét a városi hatóságok 1531-ben építették. A Bourse felállításával egy olyan, közpénzen létrehozott csarnok jött létre, ahol a kereskedők a nap adott időszakában – az évszaktól függetlenül – találkozni tudtak és üzletelhettek. Az antwerpeni Bourse volt az európai kereskedelmi városokban a Velencében 1322-ben megépített Loggia dei Mercanti óta egymás után létrejövő, hasonló funkcióval rendelkező épületek legnagyobbika. Metszet 1581-ből, L. Guicciardini munkája nyomán.

a barcelonai Plaça dels Canvis de la Mar, a lyoni Place du Change,[70] illetve az a bruges-i tér, melyet a vagyonos fogadótulajdonos és egyben ügynöki tevékenységet is bonyolító van der Beurse (más néven de la Bourse) családról neveztek el. A Bruges-ben lakó velenceiek konzulátusának 1450 után helyet adó Beurse-fogadó, illetve a genovaiak és firenzeiek konzuli épülete is ezen a téren helyezkedett el, míg a luccaiaké a tér egyik sarkán túl volt. A kereskedelmi ügynökök a firenzei konzulátus előtti árkádsorok alatt találkoztak, hogy tárgyalásaikat se a forgalom, se a közlekedés ne zavarja. Amikor 1517-ben Antwerpen városa az ügynökök számára külön épületet emelt, mely egy árkádokkal körülvett kis térre hasonlított, *Bourse* vagy *Beurs* névre keresztelték a jómódú bruges-i polgárcsalád után. 1531-ben egy még tágasabb, még impozánsabb ügynöki épület nyitotta meg a kapuit Antwerpenben, mely középen továbbra is nyitott volt, körben pedig árkádsorok határolták.

Amikor a város vezetése elhatározta, hogy új *Bourse*-t építtet, rengeteg kérvény érkezett a döntéshozókhoz. Egyrészt arra hivatkozva, hogy „a városban és a Bourse-ban tevékenykedő kereskedők száma igencsak megnövekedett, így a Wolstrate-en álló Bourse már kicsinek bizonyul",[71] ezért át kellene telepíteni máshová. A német, spanyol, angol, szicíliai, genovai, firenzei, luccai és milánói kereskedők azonban azon a véleményen voltak, hogy „a Bourse jelenlegi fekvése a lehető legalkalmasabb a kereskedők számára. A város központi részén fekszik, közel a templomokhoz, a piachoz, a városházához, a hídmérleghez és az egyes nemzetiségek konzuli épületeihez, továbbá a vízparttól sincs messze".[72] A külföldi petíció azonban már túl későn érkezett ahhoz, hogy megváltoztassa a városi vezetőség döntését, hiszen a tervek már hónapokkal korábban elkészültek, V. (Habsburg) Károly már áldását adta a Bourse új helyére, és az építkezés is már két hete folyt. Nem túl meglepő módon, V. Károly nem kevesebb mint hét hónap múlva utasította vissza hivatalosan a kérelmet, melynek egyik legérdekesebb vonása az volt, hogy más városok ügynöképületeire hivatkozott. Azt írta, hogy „a kereskedők jobban szeretnék,

hogy közelebb legyen a vízparthoz, hiszen az erre a funkcióra tervezett épületek más városokban, többek között Velencében, Nápolyban, Palermóban, Lyonban és legfőképpen Bruges-ben is igen közel találhatók a vízhez",[73] az antwerpeni új Bourse pedig igen távol épül a parttól.

A balsejtelmek ellenére az 1531-ben megnyílt új antwerpeni Beurs igen sikeresnek számított, sőt mintául szolgált a londoni Királyi Tőzsde *(Burse)* és az amszterdami *Beurs* számára.[74]

Információáramlás

A késő középkor kereskedelmi és üzleti életének összetettsége olykor már-már átláthatatlannak tűnhetett. A vállalkozóknak nemcsak a kereskedelmi levelekben hétről hétre megírt információkkal kellett teljesen tisztában lenniük, hanem az összes olyan területről származó híreket is naprakészen követniük kellett, amellyel kereskedelmi kapcsolatot tartottak fenn, illetve amellyel kapcsolatba kívántak lépni. Nem meglepő tehát, hogy a 13. század végétől az üzleti életbe bekapcsolódó ifjú itáliai üzletemberek a fontos információkat saját használatra jegyzetfüzetekbe jegyezték le, melyeket az évek során újabb és újabb adatokkal egészítettek ki, és életük végéhez közeledve gyakran készítettek róluk egy-egy letisztázott példányt. A jegyzetfüzetekben minden hasznos tudnivalót megörökítettek: a különböző területeken használatos súlyokat, mértékegységeket és pénznemeket, a különböző árucikkek lelőhelyeit, illetve az áruk minőségének megállapításához szükséges tudnivalókat (például a bresciai acél esetében), a vásárok időpontjait, a fizetendő vámot, a pénzverési előírásokat, továbbá a futárok és a váltók megérkezéséhez szükséges várható időtartamot. Ezek a jegyzetek a történészek számára most legalább annyi hasznos információval szolgálnak, mint egykor a füzetek összeállítóinak.

A jegyzetfüzetek összeállítói gyakran elődeik jegyzeteiből is átvettek adatokat, sőt előfordult, hogy egy korábbi füzetet teljes egészében lemásoltak, anélkül hogy az információt megváltoztatták, vagy naprakésszé tették volna. Erre gyakran ők maguk is utalást tettek saját füzetükben. A firenzei Giovanni de Bicci de' Medici ügynöke, Antonio da Pescia például 1416. december 1-jén elkezdett jegyzeteit azzal a megjegyzéssel indította, hogy a firenzei Saminiato de' Ricci Genovában íródott jegyzetfüzetét *(quaderna)* másolja le, bár tisztában van vele, hogy néhány mértékegység és pénznem az elmúlt húsz év során megváltozott.[75] Előfordult az is, hogy a jegyzetek írója nem jelölte meg, kitől vesz át adatokat. Ez igencsak megnehezíti a történészek munkáját, hiszen néha nem egyértelmű, hogy egy-egy információ mikorra datálható. A jegyzetfüzetek íróit azonban ez feltehetőleg nem zavarta össze. Az 1270 és a 15. század eleje közötti időszakból eddig körülbelül tizenöt jegyzetfüzet került – részletekben vagy egészben – kiadásra és legalább még ötöt terveznek kiadni. A legelső jelentősebb füzetet a velencei Zibaldone da Canal készítette 1311 körül.[76] A jegyzetek és a kereskedelmi célokra készített számtankönyvek tartalma között gyakoriak az átfedések. A későbbiekben a pisai Datini-vállalkozásban részt vevő Nicolò di Bona 1380-as években összeállított jegyzetei Sevillából, az 1385–86-os évekből származó adatokkal érnek véget. Nicolò di Bona nem csupán a provence-i kereskedelemmel kapcsolatos anyagokat szerkesztette bele könyvébe, hanem a firenzei Messer Jacopo vélhetően 1307-ben, Montpellier-

ben kiadott *Algorism* című munkájának részleteit is, melyek téves információit Nicolò csupán részben korrigálta.[77] A 15. századra a jegyzetfüzetek összeállítása, illetve korábbi munkák lemásolása a leendő üzletemberek képzésének fontos részét alkotta. Sok füzetet ifjú toszkán és firenzei ügynökök készítettek, akik a külföldi fiókokkal rendelkező vállalatok kötelékében dolgoztak. A füzetek elkészítése a nagyvállalatok és az olyan felívelő karrierű kereskedők hajlandóságának volt köszönhető, mint például Francesco Pegolotti, aki élete egyes szakaszaiban a vállalat különböző fiókjaiban tevékenykedett.

A 15. század folyamán megkezdődött az egyik alapvető fontosságú munka másolása, így ezt a kereskedelmi képzésben is jelentős szerepet játszó művet – a személyes használatra szolgáló jegyzetektől megkülönböztetésül – inkább „kézikönyvnek", mintsem „jegyzetfüzetnek" nevezhetjük. A munkát feltehetőleg Firenzében állították össze az 1420-as években. A *Libro di Mercatantie* nem kevesebb mint nyolc példánya maradt fenn az 1444 és 1496 közötti időszakból, és az egyes példányok arra engednek következtetni, hogy jóval több másolat készült a műből. Úgy tűnik, hogy a munkát, mely sokkal részletesebb és átfogóbb más személyes füzeteknél, már a kezdetektől fogva „kézikönyvnek" szánták a 15. század fiatal üzletemberei számára. Jelentőségét jól mutatja, hogy a 15. század vége előtt összesen három alkalommal jelent meg nyomtatásban.[78] Emellett 1494-ben Luca Pacioli *Summa de Arithmetica* című munkájába is bekerült. Külföldön tevékenykedő ifjú toszkán üzletemberek is lemásolták, ilyen volt többek között a Giorgio Chiarini által 1458-ban a firenzei Ricciardo di Viero del Bene számára készített példány is. A másolat egy raguzai házban íródott, melyet Martino Chiarini a barcelonai Pazzi-vállalat számára bérelt.[79] A Bardi-, Alberti-, Medici- és Strozzi-családhoz hasonlóan a firenzei Pazzi-família is bekapcsolódott a 15. század legnagyobb volumenű „nemzetközi" üzleteinek lebonyolításába.

Habár a 15. század kereskedelmi életében az információk átadásának terén a *Libro* játszotta a főszerepet, a történészek gyakran inkább Francesco Pegolotti jegyzetfüzetét idézik, mely a 14. századi füzetek egyik legrészletesebbike. Francesco (di Balducci) Pegolotti az 1340-es évek csődhullámát megelőző időszak négy legbefolyásosabb nagyvállalata egyikének, a Bardinak az alkalmazottja volt, így jegyzetfüzetéből, melyet a 14. század elejétől körülbelül 1340-ig vezetett, fény derül a cég szerteágazó tevékenységére. A jegyzetekben a világ legkülönbözőbb pontjaira található utalás: a birkatenyésztéssel foglalkozó angol kolostoroktól az egyiptomi és perzsiai fűszerpiacokig, a marokkói kikötőktől a Krím-félszigetig, sőt még a Kínába vezető selyemútról is szól, annak ellenére, hogy a Bardi kereskedelmi kapcsolatai nem értek a Fekete-tengernél messzebbre. A jegyzetekben említett áruk is túllépnek a gyapjúkelmék előállításához szükséges cikkek (például az angol kolostorok birkáinak különféle minőségű gyapjúja vagy a Kis-Ázsia egyes vidékeiről származó timsó) körén. Olvashatunk többek között értékes és viszonylag kisebb mennyiségekben szállított cikkekről, például selyemről és fűszerekről, illetve a mindennapi élethez szükséges, olcsó és nagy tömegben értékesített árukról, többek között gabonáról, olajról és borról, továbbá olyan ritka és egyedi termékekről, mint az apuliai sajt és a ciprusi fadobozkák.[80]

Az utazók számára életbevágó fontosságú volt a tájékozódás, továbbá tisztában kellett lenniük azzal, hogy úti céljukat elérve milyen körülmények fogadják majd őket. A földközi-tengeri utazásokon a kereskedők a 13. század közepétől úgynevezett „kikötőkönyvek" segítségét vehették igénybe, melyek feltüntettek minden egyes part menti kikötőt, továbbá jelezték a tájékozódási pontok közötti távolságot. A század végére e könyveket egyre gyakrabban egészítették ki „kikötőtérképekkel", más néven portolánokkal, melyek használatához elengedhetetlen volt az elfogadott navigációs segédeszközzé váló iránytű. Az első portolánokat Pisában, Genovában és Velencében készítették, és ezek voltak az első olyan térképek, amelyek a távolságokat méretarányosan próbálták ábrázolni. A számtalan névvel, illetve irányvonalakkal ellátott térképeket kiakasztották a hajó fedélzetén, hogy megkönnyítsék a tájékozódást. A távolságok kiszámítására táblázatokat is használtak. A 14. századi Velencében rengeteg portolán térkép készült, melyek készítőinek egyike-másika egykor maga is szolgált a tengeren, akárcsak Marco Pizzigani, aki az 1330 decemberében Velencéből Tanába hajózó Cornaria védnöke is volt.[81] Egy 1403-ból származó genovai térképen azt olvashatjuk, hogy az adatokat „valós tapasztalatok" és tengerészek beszámolói is igazolták. Portolán térképeket nem csupán a nagy észak-itáliai kikötőkből kifutó hajók vittek magukkal. 1354-ben például IV. Péter aragóniai uralkodó elrendelte, hogy az ország bármely kikötőjéből induló hajón legyen legalább két térkép. A 15. században Londonban is megkezdődött a térképgyártás, melyben feltehetőleg nagy szerepet játszottak az itáliai mesterek. A hajók fedélzetére tervezett, praktikus szempontokat előtérbe helyező portolánok mellett a kereskedők számára egyre több díszes darab is készült, melyekből sokkal több maradt fenn, mint egyszerűbb társaikból. Olykor az egyes térképeket összegyűjtötték és beköttették, ilyen például a *Medici Atlasz*, mely egy 1351-es naptárral kezdődik.[82] A 14. század közepére Palma de Mallorca különösen híressé vált gazdagon díszített térképeiről, melyek közül több mint harminc maradt fenn.[83] A legkorábbi példány, az Angelino Dulcert által 1339-ben készített térkép volt az első olyan portolán, mely a Földközi- és Fekete-tenger partvidékén kívül eső területekkel is foglalkozott, nevezetesen az északi kikötőkkel egészen a Baltikumig, illetve Afrika délebbi partvonalával.



A középkori Európa utazói számára nagy segítséget jelentettek a feltekercselt itineráriumok, vagyis útikalauzok. Ezeken feltüntették az összes várost, melyen az utazó áthaladni készült, továbbá a települések közötti távolságokat is pontosan megadták. Sajnos csak igen kevés ilyen tekercs maradt fenn. A hosszú térképtekercsek hagyománya a későbbi korokban is részben tovább élt: John Ogilby 1675-ben készült Britannia *című munkájának első kötetében a térképek hosszú csíkokból állnak, melyeket úgy ábrázoltak, mintha felül és alul fel lennének tekerve.*

Portolán térképek alkották a 14. század végén Velencében készült *Tavola per riconoscere tutte le terre e luoghi* (Kézikönyv minden vidék és település felismerésére) című munka alapját is, ám a térképek mellett hosszabb leírásokat is közöltek az egyes kikötőkről, illetve a kikötőkbe való bejutásról. Feltételezhetjük, hogy a munka elsősorban hajóskapitányok számára készült, ám csupán egy részleges másolat maradt fenn róla, melyet egy évszázaddal később, 1482-ben készítettek Firenzében a Strozzi-család egyik tagja számára, aki azonban nem tengerészként, hanem nagy volumenű kereskedelmi ügyleteket bonyolító előkelő bankárként kereste kenyerét. A térkép fennmaradt része az olvasót Bruges kikötőjétől az Égei-tengerig kalauzolja el, ám a tárgymutató tanúsága szerint az eredeti műben a Baltikum bejáratáról, illetve a Fekete-tenger partvidékéről is szó esett.[84] Az udvari megrendelők számára készített portolánok még csodálatosabbak voltak, rajtuk a helyeket, városokat, sőt a vadon élő állatokat és az uralkodókat is feltüntették. A leghíresebb udvari térképkészítő egy mallorcai zsidó, Abraham Cresques volt, aki az aragóniai udvar „*Magister mappamundorum et bruxolarum*"-i címet nyerte el, miután az 1380-as években rengeteg térképet készített az uralkodó számára. Elképzelhető, hogy az ő nevéhez köthető az 1375-ben készült híres *Katalán Atlasz,* mely V. Károly francia király halálakor a királyi könyvtár tulajdonát képezte. Az *Atlasz* nemcsak Európát és Afrikát ábrázolja az Atlanti-óceántól Jeruzsálemig, hanem Ázsia Jeruzsálemtől Kínáig, illetve Szumátráig terjedő területeit is, a 14. századi itáliai kereskedők információit alapul véve. Abraham aragóniai magiszteri címét fia, Jahuda örökölte, aki feltehetőleg megegyezik azzal a mallorcai térképésszel, akit 1419-ben Tengerész Henrik portugál herceg térképek készítésével bízott meg. A 15. században a portolán térképek készítésének terén Lisszabon és Barcelona felzárkózott Genova és Velence mellé. A szárazföldön utazók számára azonban nem létezett a portolánokhoz hasonló kifinomult tájékozódási segédeszköz, így az útirány meghatározásához kéziratos útikönyveket, illetve hosszú tekercseket kellett igénybe venniük, melyeken – a portolánok elődjeinek tekinthető kikötőkönyvekhez hasonlóan – feltüntették az adott útvonalon fekvő településeket, illetve ezek egymástól való távolságát. A könyvnyomtatás feltalálását követően a kéziratos útikönyveket nyomtatott könyvek váltották fel, melyek információtartalma nem sokban tért el elődjeikétől. A legkorábbi nyomtatott útikönyveket, vagyis itineráriumokat a számos alkalommal kiadott *Chronycle of years* című munka 1541-es változata őrizte meg, ám maguk az útleírások biztosan a reformáció előttről származnak, ugyanis részletes leírást adnak a walsinghami Mária-emlékhelyre vezető zarándokútról.[85] A legkorábbi hasonló iratokat Németországban is egy krónika, Sebastian Brant *Chronik über Teutschland* címet viselő művének 1543-as kiadása őrizte meg, ám az útleírások ez esetben is korábbra datálhatók. Franciaországban Charles Estienne kizárólag az egyes utaknak szentelt *Guide des chemins de France*-a, Itáliában pedig egy genovai postamester, Cherubini de Stella által 1563-ban kiadott útikönyv tekinthető a legkorábbi itineráriumnak.[86] A kéziratos útikönyvek legátfogóbbikát 1375 és 1425 között állították össze Bruges-ben vagy legalábbis Bruges környékén, mely emiatt *Itinéraire de Bruges* néven vált ismertté. A műnek csupán egy tisztázott (ám rengeteg hibát tartalmazó) példánya maradt fenn, melyet Jó Fülöp egyik törvénytelen gyer-

meke, a genti Szt. Bavo katedrális apáti tisztét betöltő Raphaël de Mercatelis rendelt meg. A ma a Genti Egyetem könyvtárában található könyv díszítettsége és kidolgozottsága a legcsodásabb, hasonló „piacra" készült portolánokéval vetekszik. A legkorábbi angol nyomtatott útikönyvekhez hasonlóan a genti *Itinéraire* a kereskedelmi útvonalakat zarándokutakkal ötvözi, például a Bruges-ből Compostelába vezető úttal. Elképzelhető, hogy épp a zarándokutak miatt másoltatta le magának a konyvet a könyvgyűjtő apát, ám az is lehet, hogy a puszta kíváncsiság vezérelte a példány megrendelésekor.[87] Bármi volt is az ok, igazán hálásak lehetünk neki, hisz az ő példánya képezte a középkori szárazföldi kereskedelmi útvonalakat célzó kutatásunk alapját. Az útikönyveken kívül az utazók térképekből is tájékozódhattak, melyekből sajnos igen keveset ismerünk. Ide tartozik többek között az angliai utakat 1360 körül bemutató Gough Térkép, illetve egy valamivel korábbi itáliai térkép.[88] A *Rommeg Karte* (Rómába vezető utak térképe), melyet Erhard Etzlaub nürnbergi mester készített 1500-ban, összegyűjtötte a zarándokútvonalakat, és újító jelleggel grafikus formában ábrázolta őket. A városok közötti távolságot az útvonalakon feltüntetett pöttyök jelezték. A mester magyarázata szerint minden pötty egy-egy mérföldet szimbolizál. Elképzelhető, hogy a szárazföldi térképek készítésének történetében Etzlaub volt az első, aki kísérletet tett a méretarányos ábrázolásra.

Karrierlehetőségek az üzleti életben

Képet kaphatunk arról, hogy az ifjú itáliai üzletemberekre milyen karrierlehetőségek vártak, ha megvizsgáljuk Giovanni Benci és Francesco Sassetti életpályáját. Mindkét férfi Medici-vállalkozásoknak szentelte életét, és mindkettejüknek a cégvezetői posztra sikerült feltornászniuk magukat (Benci 1443 és 1455, Sassetti pedig 1463 és 1490 között töltötte be e tisztet).[89]

Giovanni Benci – Amerigo Benci fia – családja nem számított jómódúnak, az 1427-es firenzei adóösszeírás *(catasto)* szerint egy városi házzal és egy vidéki tanyával rendelkeztek. Iskolái elvégzése után, 15 évesen kezdődött meg kereskedelmi karrierje, amikor 1409-ben a Medici-vállalat római irodájában küldöncként helyezkedett el. 1420-ra már ő volt az iroda főkönyvelője, 1424-ben pedig Genovába küldték, hogy előkészítse egy újabb iroda megnyitását, melynek hamarosan vezetőjévé választották. A genovai vállalkozásból részvényesként is kivette a részét. 1433-ban időszakos irodát nyitott Bázelben, arra az időre, amíg az egyházi tanácskozás miatt a pápai kúria itt tartózkodott. 1435-ben a Medici-cég cégvezető-helyetteseként tért vissza Firenzébe, és ezután a társaság banki ügyleteit irányította. 1443-ban vehette át a cégvezetői posztot; vezetése idején a vállalat szépen prosperált. Természetesen saját vagyonának gyarapításáról sem feledkezett meg: amikor 1451-ben a vállalatot átstrukturálták, 18 ezer forintot tudott befektetni az újonnan létrejövő társaságba. Az 1457-es *catasto* szerint Benci több mint 26 ezer forintnyi vagyont hagyott örököseire, mely összeg meghaladta a Medici-vagyon ötödét. Az örökség egy része (7400 forint) a Medici-vállalatnál volt letétben, jelentős hányadát vidéki és városi ingatlanokba, illetve állami biztosításokba fektette. Ekkorra már nem várták el, hogy a firenzei állam rövid határidőn belül visszafizesse a kényszerkölcsönöket *(prestanze)*, hanem *monte commune* néven állandó adóssághalmazzá egyesítették őket. Az ilyen jellegű állami kölcsönt igen biztonságos befektetésnek tekintették, mely rendszeres bevételt

biztosított. Ha a befektetés legalább 5%-os hasznot termelt, a befektető évente 1300 forintra tehetett szert, mely igen kimagasló volt akkoriban, hiszen egy szakképzett munkás 25–30 forintot keresett egy esztendőben. Nem meglepő tehát, hogy a Benci-család hatalmas palotában élhetett.

Francesco Sassetti – a firenzei Mercato Nuovóban pénzváltással foglalkozó Tommaso Sassetti fia – négyévesen árvaságra jutott. Húszévesen, 1440-ben kezdett a Medici-vállalatnál dolgozni, kezdetben genovai ügynökként. Hét éven belül először a helyi iroda igazgatóhelyettesi, majd igazgatói székét sikerült megszereznie, továbbá a genovai, a lyoni, illetve az avignoni részleg is részvényesei között tarthatta számon. 1459-ben a Medici-vállalat igazgatóhelyetteseként tért vissza Firenzébe, négy év múlva pedig főigazgatóvá nevezték ki. Igazgatása alatt – részben a vezetői feladatra való alkalmatlansága miatt – úgy tűnt, a vállalatot elhagyta üzleti szerencséje. Ennek ellenére Sassetti jelentős személyes vagyonra tett szert: karrierjének csúcspontján kétszer olyan gazdag volt, mint a korábban említett Benci. Hatalmas vagyona lehetővé tette, hogy a firenzei Santa Trinità-templomban családja számára új kápolnát emeltessen, melynek freskóit Domenico Ghirlandaio készítette. A sarkokban négy olyan várost ábrázolt, ahol élete folyamán Sassetti is dolgozott. A lyoni Medici-részleg összeomlását azonban hamarosan Sassetti is megérezte: 1490-ben már correctly korántsem vagyonos emberként érte a halál.

A 14. század egyik leghíresebb firenzei írója, Boccaccio a Firenze fennhatósága alá tartozó Certaldo városából, egy kisebb nemesi családból származott. Édesapja a Bardi-vállalat alkalmazásában állt. Boccaccio csak 13 éves volt, amikor 1326-ban, az *abbaco*iskola elvégzése után dolgozni kezdett: a Bardi-vállalat nápolyi irodájában helyezkedett el, ahol apja is tevékenykedett. A Nápoly üzleti központjában, a Ruga Cambiorumon, vagyis a Bankársoron található Bardi-irodában eltöltött „hat elvesztegetett év” és az egyházjog tanulmányozásával töltött idő után Boccacciónak lehetősége nyílt szerencsét próbálni az irodalom területén. Legismertebb munkája, az 1348-as pestisjárvány idején játszódó *Dekameron* száz történetet tartalmaz, melyet a szereplők tíz nap alatt mesélnek el. A műben felbukkanó karakterek között rengeteg kereskedőt találhatunk. Bár a történetek közül sok az arab világ közvetítésével került át az indiai kultúrkörből az európaiba, Boccaccio minden mesét az akkori Európa gazdasági élete egyik legfontosabb pontjának számító Firenzében élő olvasóközönség által jól ismert környezetbe helyezett át. A második napon elmesélt történetekben feltűnnek Konstantinápolyból hazatérő genovai gályák, útonállók, nápolyi lókereskedők, Pisára támadó genovai kalózok, Alexandriába tartó hajók, genovai rabszolgakereskedők és házi rabszolgák, örményekkel üzletelő ciprusi kereskedők, továbbá Angliában tevékenykedő firenzei, illetve Párizsban és Alexandriában intézkedő piacenzai lombard üzletemberek.



Az itt látható itáliai kereskedő feltételezhetőleg valami váratlan eseményről kapott hírt. Lehet, hogy megtámadták és kirabolták a hajóját, melyen több száz forintnyi értékű gyöngyöt és más árucikket szállított, biztosítás nélkül. Ez állt ugyanis abban a levélben, melyet Buonaccorso Berardi 1393 szeptemberében kapott Gregorio Datinitól.

A meggazdagodás és a tőkefelhalmozás lehetőségei

A kereskedelmi ügyleteket bonyolító vidékek legfontosabbjain számos tényező segítette a tőkefelhalmozást. Az innovatív ötletekkel előálló embereket például sosem zárták ki az üzleti életből vagy a termékek előállításának munkálataiból. Ennek nélkülözhetetlen feltétele volt, hogy a társadalom ne ítélje el a magasabb társadalmi rétegek kereskedelmi életben való részvételét, illetve a földtulajdon-

ból eredő anyagi források árucserébe való befektetését. A firenzei, velencei, nürnbergi és augsburgi kereskedő patríciuscsaládok pedig – későbbi németalföldi és angol társaikhoz hasonlóan – természetesen nagy örömüket lelték a főúri időtöltésekben. Firenzében a Santa Croce, Velencében pedig a Szent Márk előtti téren rendeztek lovagi tornákat a gazdag polgárok számára. A sikeres kereskedők előszeretettel invesztálták vagyonukat földbirtokokba, melyek – bár kevesebb hasznot hoztak – igen biztonságos befektetési módnak számítottak, nem is beszélve arról, hogy a földbirtokos réteg milyen köztiszteletnek örvendett. A Bardi-, Medici-, Stromeir- és Fugger-családok vagyonuk hatalmas részén földbirtokokat vásároltak. Ennek oka azonban elsősorban nem a stabil bevétel biztosításának vágya volt, hanem az, hogy a legnagyobb kereskedőfamíliák tagjai „nemesnek" érezték magukat (sokan ténylegesen vállalkozó kedvű nemesi családból származtak), és szerették volna, ha mások is „nemesként" tekintenek rájuk.[90] Az óriási birtokok és kastélyok, a vidéki villák és udvarházak mind-mind elengedhetetlen kellékei voltak a nemesi életformának.

Azokon a területeken, ahol a politikai elit, azon belül is elsősorban a nemesség bekapcsolódott az üzleti életbe, ott a kormányzat is sokkal több gondot fordított a gazdasági ügyekre, mint más középkori városokban/országokban. Míg a Velencei Állam leginkább egy hatalmas részvénytársasághoz hasonlított, a Francia Királyság ettől igencsak távol állt. Európa legfontosabb gazdasági központjai a lehető legkedvezőbb adórendszer kialakítására törekedtek, és nem sajnálták az állami pénzeket az infrastruktúra fejlesztésére fordítani. A helyi adórendszerek egy közös adószisztéma változatainak tekinthetők. A fő hangsúly az indirekt adókon volt. Firenze bevételeinek jelentős részét például a Firenzébe és más, Firenze által felügyelt városokba érkező árukra fizetett behozatali adók adták. A 15. századi burgund Németalföld – csakúgy, mint a 16. és 17. századi Hollandia – költségvetése nagyban függött a közvetett adóktól. Az indirekt adóztatás ilyen fontos volta inkább a megtakarításra és vagyonfelhalmozásra sarkallta a lakosságot, mintsem a vásárlásra. Emellett megjegyzendő, hogy a közvetlen adókat többnyire nem luxuscikkekre, hanem olyan hétköznapi cikkekre kellett fizetni, mint a kenyér, a bor és a sör, ami sokkal súlyosabban érintette a társadalom alsó rétegeit. A mindennapi élethez szükséges árucikkekre kivetett fogyasztási adók könnyen begyűjthető és viszonylag rendszeres bevételt jelentettek, melyek behajtását nem zavarták meg a háborús viszonyok vagy ostromzárak olyan mértékben, mint például a vámokét. A gazdagok közvetlen adóztatását még akkor is kerülték, amikor a háborús helyzet miatt épp óriási szükség lett volna a többletbevételekre. Firenzében több mint száz békés és kevésbé békés év telt el a 13. századi közvetlen adó, vagyis az *estimo* megszüntetése, illetve a közvetlen adók és kölcsönök alapjául szolgáló 15. századi részletes vagyonbevallás, más néven *catasto* bevezetése között. A közben eltelt idő alatt a gazdagoknak semmiféle adót nem kellett fizetniük háborús helyzetek során, csupán kényszerkölcsön nyújtására kötelezték őket, mely után az állam természetesen kamatot fizetett nekik – a szegényekre kivetett közvetlen adókból származó központi jövedelmekből. A firenzei államnak folyósított, igen biztonságos befektetésnek tekintett kölcsönök a kölcsönadók tőkéjének számítottak és a velük járó kötelezettségek átruházhatóak voltak. Amikor há-

borúskodások idején burgund Németalföldön a központi kormánynak bevételre volt szüksége, a városok nem közvetlen adóztatással, hanem fix kamatozású, átruházható kötvények, vagyis *renten*ek eladásával igyekeztek jövedelemre szert tenni. A gazdagoknak természetesen ez esetben is sikerült kivonni magukat a közvetlen adók alól, és kölcsöneik törlesztését, továbbá a kamatot az állam többnyire a fogyasztási adókból fizette.

Pénzkészlet és gazdasági változás

A rendelkezésre álló pénzkészlet megnövekedése nem biztos, hogy a késő középkori kereskedelmi forradalom közvetlen kiváltó oka lett volna, ám az tény, hogy elengedhetetlen előfeltételének tekinthetjük. Ha nem lett volna elegendő készpénz – legalább bizonyos időszakokban – vidéken is, a földesurak nem használhatták volna ki, hogy a lakosság növekedése miatt nyomást gyakorolhatnak a bérlőkre, és forradalmi újításokat vezethetnek be a lakbérek terén. A lakbérek átformálása nélkül pedig a földesurak életszínvonala nem növekedhetett volna minden eddiginél magasabbra, és nem törekedhettek volna olyan árucikkek megszerzésére, amelyekre korábban nem volt lehetőségük. Bár elképzelhető, hogy a bányavidékeken jelentkező megnövekedett kereslet volt a kereskedelmi és ipari növekedés kezdeti oka, a több mint másfél évszázadon át gyakorlatilag szakadatlanul tartó gazdasági fejlődés legfontosabb tényezőjének az uralkodók és földesurak árucikkek iránti igénye tekinthető. Ha a lakossági kereslet nem csúcsosodott volna ki az uralkodói székhelyeken, hanem továbbra is csak az elszórtan fekvő vidéki kastélyok számítottak volna az áruk felvevőpiacának, a kereskedőknek nem lett volna alkalmuk olyan szintet elérni, hogy lehetővé váljon a forradalmi újdonságnak számító munkamegosztás és az ezzel kapcsolatos további változások.

Lássunk mindezekre egy példát a Louvre kincstárának elszámolásaiból. Aragónia ellen folytatott háborúinak finanszírozása végett IV. Fülöp francia király engedélyt kapott IV. Miklós pápától a francia egyházi jövedelmek megadóztatására. 1289-ben az adó Auvergne-re eső részének begyűjtési joga a Musciatto és Albizzo di Guido di Figline nevével fémjelzett hatalmas firenzei vállalkozásra szállt, melyet – a francia király számára lebonyolított üzletek nagy száma miatt – „Franzesi"-nek is neveztek. A vállalat három embere a champagne-i vásárokon tevékenykedő ügynökük, Noffo Dei vezetésével készpénzben beszedte az adót, majd kocsin a provins-i májusi vásárra szállították, ahol kölcsönök nyújtására és vásárlásra használták fel.[91] Az auvergne-i vidék pénze így egy pillanat alatt bekerült a „nemzetközi" pénzvilág és kereskedelem sodrába.

A hosszú 13. század rengeteg – a pénzhasználat kiterjedtségével és a pénzről alkotott elképzelésekkel összefüggő – változásnak és újításnak lehetett tanúja, többek között a vidéki lakbérek, az udvari életmód, a bankügyletek, a határokat átlépő kereskedelem, az állami bevételek és a katonai szolgálat terén. A 13. századi kereskedelmi forradalom és a 18–19. századi ipari forradalom között eltelt időszak gazdaságilag egységesnek tekinthető, melynek alapjait a pénz használatában lezajlott (fentebb említett) radikális változások fektették le. Ezekre az alapvető változásokra támaszkodott a jelen kötet elsődleges témáját képező középkori kereskedelem hálózata is.



Bár egykor mindennapi használati tárgynak számítottak, mára csak kevés ilyen bőrerszény maradt fenn. Hajdani népszerűségüket mi sem bizonyítja jobban annál, hogy egykor az erszénykészítőknek külön céheik voltak. A céhszabályzatok szerint egyetlen tanonc sem nyerhette el mesterlevelét addig, amíg nem tudott olyan erszényt készíteni, amelyből a forgalomban lévő legkisebb érme sem csúszott ki, márpedig a középkori érmék némelyike igencsak parányi volt.

2

Udvarok és fogyasztók

A szemközt látható 15. századi francia miniatúrán az emberek személyesen adják át az adót zsákokban és dobozokban egy királyi személynek, annak ellenére, hogy ez egyáltalán nem volt jellemző szokás a kép készültekor. Az adó beszedése ekkor már körülbelül kétszáz éve teljesen bürokratizált folyamat volt. Franciaországban az adókat a területi királyi hivatalnokoknak kellett befizetni, akik továbbküldték a kincstárnak, más néven a Trésor*-nak ahol – az adónemtől függően – a* Chambres des Comptes *vagy a* Cour des Aides *gondosan átszámolta. A király csak igen kis mennyiségű pénzt kapott ténylegesen kézhez. VII. Károly például szerencsejátékokra kért kisebb-nagyobb összegeket* argentier*étől, Jacques Coeurtől.*

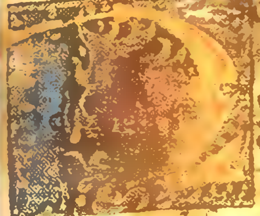
A 16. SZÁZADBAN Giovanni Botero a következőképp fogalmazta meg a fejedelmi székhely jelentőségét:

> A fejedelmi udvar nagyobbá és jelentősebbé teszi a várost, akárcsak azt az országot, ahol a fejedelem uralkodik, továbbá itt tartják a parlamenti üléseket és a legfelsőbb bírósági tárgyalásokat. Minden fontos ügyet itt tárgyalnak meg a fejedelmek, előkelőségek, más uralkodók és országok követei, ide jönnek az alávetett városok ügynökei, ide sereglenek a rangokra és magas hivatalokra vágyók, akik lenézik vetélytársaikat. Ide áramlik az állami bevétel, melyet itt költenek el.[1]

Giovanni Botero 1588-as leírása e városok méretéről és jelentőségéről tulajdonképpen már korábbi századokra vonatkozóan is helytállónak tekinthető, hiszen a „fővárosok" elsőként az államhatalom 13. századi jelentős megnövekedését követően jutottak fontos szerephez. Ahogy Ferdinand Braudel a „hosszú 16. századról" beszélt, én már többször utaltam a „hosszú 13. századra", mely az 1160-as évektől az 1330-as évekig tartott.[2] Az 1160-as évektől újabb és újabb európai bányák nyíltak meg, melyekben hatalmas mennyiségű ezüstöt hoztak a felszínre. A növekvő pénzkészlet lehetővé tette, hogy olyan tevékenységekben is szerepet kapjon, amelyekben korábban szinte semmi funkciója nem volt. Az uralkodók számára is csak a 12. század végétől vált lehetővé, hogy rendszeresen nagyobb összegeket gyűjtsenek be alattvalóiktól.

A 12. század második felétől az uralkodóknak már nem volt annyira megkötve a kezük, mint korábban, amikor lakóhelyük kiválasztásáról volt szó. Ezelőtt kénytelenek voltak vándorolni területeik központjai között, ahová birtokaik terményeit könnyedén el lehetett juttatni, tehát uradalmaik terméshozama és a természetben fizetett lakbérek tartották el udvartartásukat. Amikor bevételeik egyre nagyobb hányadát kezdték pénzben szedni, az uralkodói udvartartásoknak lehetősége nyílt arra, hogy huzamosabb ideig egy helyben maradjanak. Lassacskán a 12. századi „Franciaország" kisebb feudális államainak mindegyikében kialakultak az uralkodói székhelyek, ahol az uralkodó – vagy legalábbis megbízottja – állandóan megtalálható volt. Ilyen volt például Párizs, Provins, Poitiers vagy Toulouse. Az uralkodó palotáit rendszerint a nemesség házai vették körbe, hiszen a bérek pénzbeli kifizetése az egész földbirtokosi réteg számára egyet jelentett a vidéki tartózkodás kényszerének megszűnésével. Ahogy az addig természetben fizetett vagy ledolgozott lakbéreket egyre nagyobb arányban kapták készpénzben, a nemesség számára a 13. században lehetővé vált, hogy elhagyják vidéki lakukat, és az évnek legalább egy részében „az udvarban" éljenek, uralkodójuk székhelyén, vagy ahhoz nagyon közel, újonnan épített városi házaikban. A champagne-i nemesség

Cy commence le livre intitulé de richesse. Et premierement comment richesse empesche souvent le sauvement



Nostre sauveur ihucrist en son euvangile ou xix^e chapitre de saint mathieu demonstre que vng riche homme difficilement ou a paines entrera ou royaume des cieulx. Et en cest mesmes chapitre ...

dune aguille que vng riche nentre roit ou royaume du ciel. [illegible]

Ces deux auctoritez icy ont bien mestier de exposicion pour ce que quant a la premiere il est bien a noter que mon sauveur ne dist mie que ce soit impossible dung riche homme estre sauvez mais dist que cest difficile. Car cest bien diffi cile de posseder richesses et de trop estre en lamour dicelles occupez et detenu et non estre en lamour dicelles detenu





HI PRAEFVRVNT·ÆRAR
IO·KT IAN·M·CCCCLXVII
ANDREAS D·XPHORI
CAPACIVS· CAM
NICOLAVS BAPISTAE
VENTVRINVS
THOMMAS·VRBA
NI·IOANNELVS
DINVS·BERTOCCI·MARTVS
ALOISIVS·OLDOBRANDI
CERETANVS MATHEV
S·PINOCII SCRIP S ATO
NIVS·IOANIS·BALNEARIVS·TAB

HI VERO·KT IVLII·M·CCCCLXVIII
ANDREAS CAPACIVS
MANNVS·BARTHOLOMEI·VITEL
LONVS·S·IACOBVS·PETRI·HV
MIDVS· KATHERINVS·NANN
IS·NERII· NICOLAVS·PIC
COLOMINI·PICCOLOMINEVS
MATHEVS·PINOCII·SCRIP
S·ARDVINVS·LEONAR
DI·ARDVINVS·TAB·

provins-i házai, vagyis *hotel*jei meg ma is láthatók a város felső részén, a grófi palota mellett. A nemesek magukkal vitték vagy gazdasági intézőjükkel maguk után küldették a városba vidéki birtokaik jövedelmét. Az udvarban töltött időt mindig hatalmas költekezés jellemezte. Legtöbbet politikai hatalmuk fitogtatására költöttek, illetve gyakran vásároltak olyan külföldi luxuscikkeket, amelyekhez csak a nagyobb városokban lehetett hozzájutni.

A Botero által is megemlített állami bevételek mellett a befolyásos alattvalók jövedelmei is a „főváros"-ba áramlottak, hogy itt költsék el őket. A földbirtokosok a beszedett lakbérek nagy részét a nagyvárosokban szerették elkölteni. És épp ez az uralkodói és nemesi költekezési vágy tette a „főváros"-okat a legfelvevőképesebb piacokká. Míg manapság a kereskedelem irányvonalait elsősorban a gyártók alakítják, a középkorban az árucsere legfőképpen a vásárlók igényein alapult, így a nagyvárosok váltak a helyi, regionális, európai és interkontinentális kereskedelem csomópontjaivá. Minél nagyobb volt az állam, annál erősebb volt a központ által tüzelt kereskedelem árucikkei iránti igény.

Mindezzel egy időben az uralkodók egyre szabadabban dönthettek hivatalnokaik, illetve katonaságuk alkalmazásáról és elbocsátásáról. A szigorú keretek által meghatározott feudális társadalomban a hatalom tulajdonképpen nem egy kézben volt, hiszen az uralkodók hadügyi és államirányítási tisztviselőik munkáját földadományok formájában honorálták. Az eredetileg a címet jelző *feuda* vagy hűbér szó jelentése az évek során módosult, és a tisztségért kapott földbirtokra utalt. Mivel mind a hivatal, mind a földbirtok örökíthető volt, a tisztségviselők elmozdíthatatlanok és egyben ellenőrizhetetlenek voltak. A megyéket védő grófok, a várak védelméért felelős várnagyok, illetve a katonáskodásban részt vállaló lovagok mindannyian földet kaptak szolgálataikért cserébe, akárcsak a királyi és nemesi pénzügyeket intéző kamarások. Az örökíthető címekkel rendelkező alattvalók, akik megyéjüket, kastélyukat, kamarási hivatalukat és földjüket elidegeníthetetlennek tartották, munkájuk során uralkodójuk iránti kötelezettségeikről megfeledkezve inkább saját érdekeik képviseletére törekedtek. Az uralkodók számára a tisztviselők ellenőrzésének lehetősége radikális újdonságnak számított.

A 12. század utolsó negyedében Németalföldön hirtelen igen népszerűvé váltak a pénzbeli hűbérek *(fiefs rentes, feoda de bursa)*. Ez az új fajta hűbér Angliában 1190-től, míg Franciaországban és Németországban 1200-tól kezdett egyre gyakoribbá válni. A pénzben fizetett hűbér azonban csak akkor tudta átvenni a földadományok szerepét a lovagok és néha más tisztviselők szolgálatainak honorálásában, amikor az uralkodók elegendő készpénzzel rendelkeztek a rendszeres kifizetések lebonyolításához.[3] Ezzel egy időben kezdett általánossá válni, hogy a nyugat-európai uralkodók szolgálatában álló polgári hivatalnokok pénzben kapták a fizetésüket. A rendelkezésre álló pénzkészlet megnövekedése és állandóvá válása forradalmi újításokhoz vezetett az egyes országok kormányzatában is.

Míg a földadományok formájában fizetett tisztviselőknek még sikerült elérni címük örökíthetőségét, a honoráriumukat készpénzben kapó várnagyoknak, lovagoknak és „polgári hivatalnokoknak" erre már nem volt lehetőségük. Liberális Henrik grófnak sikerült újjászerveznie Champagne igazgatását:

Sienában a Kincstár Urai (Biccherna) *látták el a legfőbb pénzügyi hivatal szerepét. Ahogy a képen is látható, a* Biccherna *felügyelőinek* (Provisores) *nyilvántartási jegyzékét gyakran díszítették a felügyelők mindennapi tevékenységeit ábrázoló jelenetekkel. Az itt látható kép 1466-ban készült, és pénzt kifizető hivatalnokok láthatók rajta. Jobb oldalon egy kapitánynak és a katonaság egészét szimbolizáló katonáknak számol le pénzt az egyik tisztviselő. Balra az állam első szolgái kapják meg juttatásaikat. A Sienai Állam háború és béke esetén egyaránt rengeteg állami alkalmazottat fizetett, a város és a hozzá tartozó területek rendjére ügyelő* podestától *az utcák takarítását minden szombaton elvégző utcaseprőkig. Emellett jelentős összegeket folyósítottak a tűzoltóbrigádoknak és a vidéki területeken található hidak és erődítmények karbantartóinak. Az állam az egészségügyet és az oktatást is támogatta: pénzzel segítette a városi kórházak, a vidéki fürdők és a méltán híres egyetemek működését. Minden tevékenységet gondosan feljegyeztek, minden kiadást jóváhagytak, élénk volt a levelezés. Az államnak ezenkívül gondoskodnia kellett a bíróságok és törvényszékek alkalmazottairól is. Nem meglepő tehát, hogy az állami pénzügyeket intéző titkárság dolgozói között számos magasan képzett és magas fizetéssel bíró jegyzőt találunk.*

29 *prévôte*-ra osztotta a területet, és mindegyik *prévôte* élére egy-egy *prévôte*-ot nevezett ki, akik nem földadomány formájában, hanem pénzben kapták meg fizetségüket. Így jöhettek létre az első posztfeudális államok.

A pénzbevételek ilyen nagyarányú növekedésének és városokba koncentrálódásának köszönhetően a királyok és hercegek könnyen és gyorsan tudták alakítani a háborúk menetét és a politikát. Jól példázza ezt az az eset, amikor János angol király 1214-ben 40 ezer ezüstmárkát küldött bouvines-i hadjáratának fedezésére.[4] Az uralkodók számára elérhető pénzkészlet megsokszorozódása lehetővé tette, hogy földadományok helyett a királyok és hercegek ezután rendszeresen készpénzben fizessék ki hivatalnokaik munkadíját, ezáltal hatalmuk nem aprózódott fel.

Ahogy a 13. század folyamán a francia királyok egyre több kisebb méretű 12. századi államot olvasztottak be sikeresen Franciaország területébe, Párizs egyre inkább átvette az egyes területek nagyvárosainak szerepét és tulajdonságait. Lassacskán Párizs lett Franciaország legfontosabb politikai és piaci központja, Provins és Toulouse pedig elvesztette korábbi jelentős szerepét. Nem véletlen, hogy Franciaországot vizsgálva Strayer professzor a 13. századi Párizsban fedezte fel „a modern állam középkori kezdeményeit".[5]

A posztfeudális kor háborúinak finanszírozása igen nagy gondot jelentett a résztvevőknek, melyre szintén a 13. század hozta el a megoldást. Amikor az uralkodók rendszeres pénzbeli jövedelme biztosított volt, a bankügyletek pedig már elég magas fejlettségi fokot értek el, mód nyílt arra, hogy az uralkodók állandó bevételeiket fedezetként használva nagyobb összegeket vegyenek fel kölcsön formájában. A rendszeres bevételek előzetes kikalkulálásának lehetősége viszonylagos szabadságot adott nekik vészhelyzetekben. Háború esetén a posztfeudális államban a katonaságot pénzben fizették, ahogy a tisztviselőket is békeidőben. II. Frigyes háborúit például sienai bankárok finanszírozták, míg Anjou Károly hadjáratait firenzeiek. I. Edward és IV. Fülöp egymás ellen vívott csatáinak anyagi támogatását különböző toszkán bankárok vállalták fel.[6]

Mindezen változások a nyugati világ vidéki területein kialakuló piacorientált gazdaság következményeinek tekinthetőek. Az ösztönzést a földesurak adták, ám addig nem következhetett be nagyarányú átalakulás, amíg hiányzott a felvevőképes piac, illetve az a pénz, amelyre később a parasztok termékeik eladásával tehettek szert. Fossier professzor feltárta, hogy a bérek és adók pénzben való fizetése – a paraszti társadalom legfelső rétegét leszámítva – milyen nagy gondot és nehézséget jelentett az érintetteknek. A paraszti telken mind ez idáig csupán a család ellátásához szükséges mennyiségű terményt vetettek, és mivel a földterület növelésére (és ezzel több termés learatására) nem volt lehetőség, a család fenntartásához szükséges termények egy részét kénytelenek voltak beszolgáltatni (vagy a piacon eladni, és a termés értékét befizetni), ami miatt a parasztok életszínvonala jelentősen csökkent. A földbirtokosok a vert pénz egyre növekvő mennyiségére és a lakossági nyomásra támaszkodva azonban rá tudták venni vonakodó bérlőiket, hogy terheik egyre nagyobb részét pénzben fizessék, ezáltal egyre inkább a piacgazdaság felé orientálódtak.[7] Mivel korábban a pénznek csupán minimális szerepe volt, a pénzen nyugvó gazdasági struktúrába való átlépés nem kevés nehézséggel járt,

melyet nem csak a parasztoknak kellett megtapasztalniuk, hanem a földesuraknak is.[8] Természetesen a királyok és hercegek, vagyis az országok legnagyobb földbirtokosai, akárcsak a kisebb birtokosok, felülkerekedtek a nehézségeken, hogy minél jobban kihasználhassák a lakbérek pénzben való begyűjtésének lehetőségét. Ezzel egy időben más – korábban termények vagy munka formájában kifizetett – terheket is egyre gyakrabban kértek készpénzben. Flandria grófjai 1187-re elérték, hogy szinte minden bevétel készpénz formájában kerüljön a kincstárukba. Ezt a Francia Királyságnak a 13. század elején sikerült kiharcolnia Fülöp Ágost törekvései nyomán.

Ahogy a pénz a parasztok számára is egyre elérhetőbbé vált, az országok vezetői egyre többször folyamodtak közvetlen adók kivetéséhez, mely hamarosan az ókor óta nem tapasztalt méreteket öltött. Bár Angliában a közvetett adóztatásra már a 12. század végén is volt példa, tulajdonképpen ez is a hosszú 13. század egyik újításának tekinthető. A 13. században, a Római Birodalom bukása óta először, a nyugati nagyvárosok is újra erőre kaptak, ami a nyugat-európai vidéki területek piacgazdaságával volt összefüggésbe hozható.

Az uralkodók gazdagsága

A nagyvárosok fontosságának egyik legkézenfekvőbb mutatója az ott lakó hercegek és fejedelmek gazdagsága. Némelyik 14. század eleji uralkodóról maradtak fenn elszórt adatok,[9] de ezek jelentősége az adott ország vagyonának arányaitól függ. IV. Fülöp francia királynak az elhúzódó angol–francia háború előttre eső, 1329. évre vonatkozó feljegyzései 785 912 firenzei forint értékű vagyonról tájékoztatnak.[10] Ugyanebben az időben a régi Szicíliai Királyság szárazföldi területeit kormányzó Nápolyi Róbert (1309–1343) vagyona becslések szerint 600 ezer firenzei forintot tett ki,[11] II. Edward angol király pedig 1316 és 1324 között évi 546 ezer forintból gazdálkodott. Bár a szicíliai király testvére, II. Aragóniai János (1290–1327) gazdagságára nézve nem szolgálhatunk konkrét adatokkal, a firenzei krónikás, Giovanni Villani szerint Firenze városának bevételei mindkét uralkodóét felülmúlták.[12] Ha csak a bevételeket nézzük, Nyugat-Európa legfontosabb királyi székhelye Párizs volt, melyet Nápoly, Westminster (a közeli Londonnal együtt), Barcelona és Palermo követett. A bányászati regálejövedelmeik ellenére a cseh és magyar királyoknak kisebb volt vagyonuk. Bár Prága és Buda a 14. század folyamán nagy fejlődésen ment át, piaci igényeik még alulmaradtak a nyugati központokhoz képest. A lengyel, a portugál, a dán, a svéd és a skót királyoknak még a cseh és magyar uralkodókénál is kevesebb bevétellel kellett beérniük. A kasztíliai uralkodók még hosszú évekig ingáztak birtokaik között, így a 14. században viszonylag gazdag országnak számító Kasztíliában ekkor még nem alakult ki uralkodói székhely.[13] A nagyvárosok – Sevilla, Toledo, Valladolid és Burgos – egyike sem tett szert kimagasló jelentőségre. Erre majd két évszázaddal később, vagyis a 16. század végétől Madridnak nyílt lehetősége. A német-római császároknak sem volt birodalmi székhelyük, hiszen a cím ekkor még nem volt öröklődő, a császárt a választófejedelmek választották. A 14. század folyamán leggyakrabban a Luxemburg-, a Habsburg- és a Wittelsbach-család tagjai viselték a császári koronát, akik saját birtokaikról próbálták igazgatni az egykor erős császárság maradványait, és nem törekedtek birodalmi székhely kialakítására.

Találkozhatunk azonban olyan koronázatlan hercegekkel, akik a királyokénál is hatalmasabb vagyonnal rendelkeztek. Észak-Itáliában a Milánót kormányzó Viscontiakat a 14. századi Európa egyik leggazdagabb uralkodócsaládjának tekinthetjük. Gazdagságukat csak rövid időre tudta beárnyékolni a veronai Della Scala-család, amikor az 1330-as években nem kevesebb mint tizenhárom itáliai városállamot sikerült ellenőrzésük alá vonniuk. Giovanni Villani úgy vélte, hogy a veronai Mastino Della Scala 1336-ban évente körülbelül 700 ezer firenzei forintnak megfelelő bevétellel számolhatott, melynél több – Villani szerint – csak a francia királynak ütötte a markát. A század nagy részében Milánó vezetőinek is nagyjából hasonló volt a jövedelmük. Giovanni Villani nagyon is jól ismerte a korabeli viszonyokat: nemcsak Firenze harmadik legnagyobb vállalatának igazgatójaként tevékenykedett, hanem ő volt a Della Scalák további terjeszkedését megakadályozó háborús lépéseket összehangoló városi biztosok egyike is. A háború befejezése után, 1343-ban Firenze város kamarása elszámolt a bevételekkel. A számításokból kiderül, hogy a bevételek 942 ezer lírát, vagyis durván 314 ezer forintot tettek ki, ami megegyezik Villani adataival, miszerint 1336 és 1338 között a város jövedelme általában 300 ezer forint körül mozgott, kisebb ingadozásokkal. Firenze ekkor még nem látott hozzá ahhoz a nagyarányú vagyongyűjtéshez, ami lehetővé tette, hogy a 15. századra Toscana „főváros"-ává válhasson. (Addigra már csupán Siena és Lucca maradt független a területen, nem mintha Firenze nem igyekezett volna megkaparintani őket is.) Bár a Firenze központú, területileg és anyagilag is jelentősen megnövekedett Toscana kialakulását természetesen Villani nem láthatta előre, ám még az ő általa leírt kisebb méretű Firenze is több jövedelemmel rendelkezett, mint a német-római császár, az európai királyok nagy része, vagy éppen a pápa. XXII. János pápa (1316–34) igencsak megnövelte a keresztény világ egészéből érkező pápai bevételeket, hogy ki tudja fizetni azon katonái zsoldját, akiket azért tartott fegyverben, hogy visszafoglalják a pápai területeket. Jövedelme azonban még ezután sem haladta meg a 228 ezer firenzei forintot. Nem meglepő, hogy fogyasztási igények és felvevőpiac tekintetében a pápának hetven évig otthont adó Avignon messze elmaradt Párizs, Milánó, Velence, Nápoly, London, Barcelona, Palermo és Firenze mögött.

A fenti listára Velence nem véletlenül került fel: bár a Velencei Köztársaságnak ekkor még nem voltak szárazföldi területei Itáliában, csak a tengerentúlon rendelkezett szétszórt, de viszonylag nagy kiterjedésű birtokokkal, maga a város mindenképpen „főváros"-nak tekinthető. A 15. század elejére Velence már Itáliában is rengeteg területet elfoglalt, többek között Veronát és a korábban a Della Scalák által irányított területek nagy részét, így az 1420-as évekre Európa leggazdagabb nagyvárosának lakói feltehetőleg a velenceiek voltak.

Észak-Itálián kívül a leggazdagabb fejedelemségek Dél-Németalföldön voltak. Flandria grófjai kiemelkedően nagy vagyonnal rendelkeztek; őket követték Brabant hercegei és Hainault-Hollandia grófjai. Bár a flandriai grófok nem tudtak volna versenyre kelni a milánói Viscontikkal vagy a gazdagabbnak számító koronás királyokkal, a kevésbé vagyonos királyoknál mindenképpen nagyobb jövedelemre tettek szert. Gent, Brüsszel és Valenciennes mind fontos központokká nőtték ki magukat. Amikor az 1430-as években burgundiai



Az 1475-ben készített francia-flamand oltárkép részletén az 1360-as években V. Károly számára épített régi párizsi Louvre látható. II. Fülöp 12. századi zordon erődjének átalakításával V. Károly és háznépe biztonságos és kényelmes otthonra tett szert. Az oltárkép készültekor uralkodó XI. Lajos azonban csak ritkán látogatott Párizsba, ideje nagy részét a Tours közelében fekvő Plessis-ben töltötte. Mivel Lajos, akárcsak a többi 15. századi francia király a Loire mentén építtetett fényűző kastélyt, V. Károly Louvre-ja több mint másfél évszázadig megmaradt eredeti állapotában.

Jó Fülöp mindhárom területet megszerezte, az egyesített jövedelmeknek köszönhetően Európa leggazdagabb uralkodójává vált – a Velencei Köztársaságot, a milánói herceget és a legvagyonosabb királyokat megelőzve.

Európa különböző részein (azon belül is legfőképpen a Német-római Császárság területén) számtalan kisebb-nagyobb fejedelemség létezett, melyek többségének volt fejedelmi székhelye. Némelyiknek a felvevőpiaca is kiemelkedően nagy volt. Bár az osztrák hercegek szerették magukat a cseh királyokhoz hasonlítani, valójában talán még annyi bevétellel sem rendelkeztek, mint a lengyel korona, tehát feltételezhetjük, hogy a fogyasztói igények szempontjából Krakkó jelentősebb városnak számított, mint Bécs.

Az uralkodók gazdagságát mutató, a 14. század második negyedére vonatkozó adatok a körülbelül másfél évszázaddal korábban kezdődött hosszú növekedési és gyarapodási időszak végét jelzik. E növekedés mértékét igen nehéz megállapítani, két ok miatt is. Egyrészt sajnos nem állnak rendelkezésünkre részletes leírások a 14. század előtti királyi bevételekről, másrészt pedig a 13. század közepét megelőző időszak előtti országok különböző valutáinak átszámítása meglehetősen bonyolult feladat. Firenzében fennmaradtak a városi kamarások számadásainak töredékei, melyek szerint az 1240-es évben a bevétel körülbelül 26 ezer firenzei líra volt. Egy évszázaddal később a bevétel már 942 ezer firenzei lírát tett ki. Ha számításba vesszük a pénz elértéktelenedését az eltelt idő alatt, akkor azt mondhatjuk, hogy a városállam jövedelme egy évszázad alatt tizenegyszeresére nőtt. Bár számadataink nem teljesen egyértelműek, az mindenesetre valószínűnek látszik, hogy az uralkodók és a városok jövedelme és ezáltal vásárlási kedve a 13. század során jócskán megnövekedett.

Az uralkodók palotái

A középkor (illetve egy jó ideig a kora újkor) uralkodói megnövekedett jövedelmüket többnyire három területen használták fel: háborúskodásra, a fizetett tisztviselőgárda fenntartására és építkezésre. Az egymást követő uralkodók mindig egy fokkal nagyszabásúbb vagy legalábbis modernebb palotára vágytak, mint elődjük, mely nem csak nekik, hanem a kormányszerveknek is otthont adott. Ez II. Fülöp spanyol király Escorialjára, XIV. Lajos Versailles-ára és III. Henrik westminsteri palotájára egyaránt igaz volt. A 13. században II. Fülöp francia uralkodó még mindig a Louvre zord falai között élt, ahol a francia

állami közigazgatás alapjait is lefektették. A század közepén Fülöp unokája, IX. (Szent) Lajos nekilátott egy sokkal korábbi eredetű, az Ile de la Citén épített palota felújításához. Az épületkomplexumból fennmaradt a kápolna, a Sainte Chapelle, mely a 13. század közepe építészetének gyönyörű és pazar példája. A kápolna adott otthont Lajos legértékesebb ereklyéjének, melyről a király úgy tartotta, hogy Jézus töviskoszorúja. A palota munkálatait Lajos fia és unokája is folytatta, és az épület végül az utóbbi, IV. Fülöp uralkodásának vége felé nyerte el végleges formáját. A munka befejezését kéthetes ünnepségsorozat zárta le.[14]

A palotában nem csupán a király lakosztályai, vagyis a *logis du roi* kaptak helyet, hanem IV. Fülöp építkezéseinek végére a szépen lassan Párizsba (és azon belül a királyi palotába) települő kormányszervek, a pénzügyek, az igazságszolgáltatás és a kancellária termei is.

Utolsóként a kincstár is beköltözött a palotába, a kincstárnok pedig saját házat kapott a területen. A kincstár korábban a templomos lovagok templomában volt, Párizs északi területén, és csak IV. Fülöp uralkodása idején került át a királyi palotába. Ehhez a palota munkálatainak megtervezésében is segédkező főkancellár, Enguerrard de Marigny ragaszkodott.[15] A kincstár csatlakozott a palotában korábban felállított könyvvizsgáló hivatalhoz, a *chambre des comptes*-hoz, melynek képzett munkatársai *(maîtres des comptes)* éles szemmel keresték a hibákat a helyi adószedők elszámolásaiban. Az ország első számú törvényhozó szervei, a párizsi parlamentek is itt alakultak meg a palotában; a hivatalos ülések számára IV. Fülöp által építtetett terem még ma is áll. Bár Szent Lajos még olykor egyedül hozott döntéseket az igazságszolgáltatás terén (egy vincennes-i tölgyfa alatt hozott ítéletről Joinville később nosztalgiával emlékezett meg), a királyok e szokása egyre ritkábbá vált. IV. Fülöp uralkodásának idejére az igazságszolgáltatás a három kamarába tömörült, képzett jogászokból álló parlamentek kezében volt.

A királyi írnoki hivatalból kialakult, egyetemet végzett bürokraták által vezettek kancellária alkotta a királyi adminisztráció magját. A kancellária gondoskodott arról, hogy a király utasításai elérjenek a különböző vidéki területekre is, vagyis hogy az ország kormányzása gördülékenyen működjön. A kápolna mellett álltak az irattárak *(trésor des chartes)*, melyekben rengeteg dokumentumot tároltak. Ezek precedensértékű ítéletekkel és rendeletekkel szolgáltak, ötleteket adtak arra nézve, hogyan lehet korlátozni más igazságszolgáltatási szervek döntéseit, illetve hogyan lehet védekezni más szerveknek az ítélethozatalba való beavatkozása ellen. A 13. századig a királyi irattárak a királlyal együtt vándoroltak a birtokok között. A 14. század elejére az Ile de la Citén fekvő királyi palotában kialakult az állami hivatalok ahhoz hasonló csoportosítása, mint amit Botero a 16. századra vonatkozólag feljegyzett. A 13. század folyamán egyre több és több ember áramlott Párizsba, hogy meghallgatást eszközöljön ki ezeknél a hivataloknál.

A hivataloknak otthont adó palota megépítése rengeteg pénzt emésztett fel, és számos házat le kellett bontani, hogy elég hely legyen az építkezésre. 1350-re azonban az építészet már más irányvonalat követett, és az új király, II. János úgy érezte, hogy IV. Fülöp palotája teljesen elavult, így ha Párizsban járt, nem is a Cité-beli palotában, hanem a Louvre-ral szemben található Hôtel de Nesle-



Az egymást követő tűzesetek következtében mára csupán a nagyterem maradt fenn az angol királyok középkori westminsteri palotájából. Jelenleg a brit parlamentnek otthont adó 19. századi épület részét alkotja, ám eredetileg az angol királyok reprezentatív étkező- és fogadóhelyiségeként funkcionált. A legcsodálatosabb épen maradt 14. századi tetőszerkezetet tartó 12. századi falak között évszázadokon át az ország bíróságai ülésezték.

ben hajtotta álomra a fejét. Mindazonáltal sokkal szívesebben töltötte idejét Normandiában, a Párizstól háromnapos útra fekvő Vaudreuil kastélyában, melyet ő maga újíttatott és díszíttetett fel. II. János fiának, V. Károlynak olyannyira megnövekedtek a bevételei, hogy nemcsak az apja váltságdíját tudta kifizetni az 1360-as években, hanem a következő évtizedben az angolokat is sikerült kiűznie Franciaországból, illetve új palotát is építtetett Párizshoz közelebb, Vincennes-ben. Emellett Párizsban a Louvre felújítását vezényelte; a munkálatok befejezésére 1371-ben került sor.[16]

V. Károly átadta apja Hôtel de Nesle-jét fiatalabbik öccsének, Berry hercegének, a Szajna szigetén fekvő régebbi palotát pedig a hivatalnokok kapták meg. Ez utóbbit hamarosan teljesen eluralták az ügyvédek, és mindent megtettek, hogy minél alkalmasabbá tegyék saját céljaik kielégítésére. Az épület nagy része később, a 17. században tűzvésznek esett áldozatul. Nem telt sok időbe, hogy az V. Károly által nagy gonddal felújított Louvre ismét elnéptelenedjen: fia, VI. Károly igen régimódinak találta, és utoljára 1418-ban lakott itt. Károly ezután a város másik végére, a Hôtel St-Paulba költözött, melyet – a háborús viszonyok ellenére – rengeteg pénzen modernizált és kibővített. VI. Károlynak élete végéig ez maradt a székhelye, sőt a király halála után az özvegy királyné is itt élte le hátralévő napjait (1435-ig). Ezt követően a 16. századig nem volt királyi székhely Franciaországban (lásd a 136–137. oldalt). A Louvre-t börtönné és fegyverraktárrá alakították, és a reneszánsz átépítések idejéig nem funkcionált királyi lakhelyként.

Szent Lajos legfiatalabb fivére, Anjou Károly is nagy kastélyépítő volt. Károly a frissen meghódított Szicíliai Királyság ura volt, melybe Itália Rómától délre eső területeinek nagy része is beletartozott (Regno). Újonnan szerzett hatalmát megerősítendő állandóan járta területeit, és útjain többnyire hivatalnokai és a tisztségviselők is vele tartottak, csupán néhány hivatalnak volt állandó székhelye, többnyire inkább Nápolyban, nem pedig Palermóban. A kincstár például 1277-től a nápolyi Castel dell'Ovóban székelt. 1279 és 1283 között Károly maga látott neki a Castel dell'Ovo és az idejétmúltnak tartott, II. Frigyes által építtetett Castel di Capua szerepét királyi rezidenciaként át-

vevő Castel Nuovo építésének. Károly bizonyára hallott a XXI. János pápa sorsát megpecsételő balesetről, melynek során 1277-ben leszakadt a szentatya viterbói palotájának nem sokkal korábban épített toldásában található dolgozószobájának gyenge tetőszerkezete. Károly – az ehhez hasonló szerencsétlenségeket elkerülendő – igen robusztus palotát építtetett, melynek sajnos csak kápolnája őrizte meg eredeti formáját az aragóniai uralkodók folyamatos átépítései során. Ötvenéves épületek korszerűtlennek minősítése és egymást követő átépítései miatt mára alig maradtak fenn teljes középkori paloták.[17]

Szent Lajos Ile de la Cité-beli építkezéseivel egy időben III. Henrik angol király is nekilátott a 150 éves westminsteri palota felújításához. A középkori Anglia intézményrendszere nagyban hasonlított Franciaországéra, igaz, a hivatalok némelyike régebbre volt visszavezethető. A pénzügyeket és az elszámolásokat ellenőrző államkincstár (Exchequer) megalakulása a 12. századra tehető. A sokkal korábbi eredetű, korábban Winchesterben székelő kincstár (Treasury) később csatlakozott a Westminsterbe költöző Exchequer-höz. A század legvégén Hubert Walter átalakította a Kancelláriát, az 1215-ös Magna Charta pedig kimondta, hogy a peres ügyekben eljáró udvari bíróságnak nem kell követnie a birtokai között ingázó királyt. Az elkövetkező években kialakultak a legfontosabb bírósági szervek, vagyis a királyi ítélőszék és a polgári bíróság, melyek szintén III. Henrik Westminsteri palotájában rendezkedtek be.[18] A nagyszabású épületből mára csak a 12. századi nagy csarnok maradt fenn, mely a 14. században új tetőszerkezetet kapott. Ebben tartották a királyi ítélőszék, a polgári bíróság és a kancellária üléseit. III. Henrik palotájának formáját és funkcióját a későbbi királyok többször átalakították. Amikor egy 1297-es tűzvészt követően II. Edward újjáépítette a palotát, saját rezidenciáját, a „Belső Palotát" elválasztotta az államigazgatásnak helyet adó „Nagy Palotától". Egy másik, 1512-ben bekövetkezett tűzeset után VIII. Henrik elköltözött Westminsterből, az épületeket a parlamentre hagyományozta, ő maga pedig Whitehallban építtetett új palotát.

A 14. századi paloták közül csupán a westminsterinél és párizsiaknál sokkal kisebb avignoninak sikerült a változtatásokat elkerülve megtartania eredeti for-



Freskórészlet VI. Kelemen pápa egyik személyes használatú szobájából. Az avignoni pápai palota alaprajzán (lent) jól látható, hogy az épületet már kezdettől fogva az igazgatási hivatalok székhelyének is szánták. A szürke árnyalatú épületeket VI. Kelemen építtette hozzá a palotához.



1. Istállók. **2.** Fatároló. **3.** Konyha. **4.** Éléskamra. **5.** Nagy ebédlő. **6.** *Lent:* Camera Apostolica; *Fent:* A pápai audiencia terme. **7.** *Fent:* Könyvtár. **8.** „Angyaltorony". *Földszint:* Kincstár. *Első emelet:* Kincstár. *Második emelet:* Pápai magántermek. **9.** *Lent:* Mellékhelyiség és fürdő. *Fent:* Pápai dolgozószoba. **10.** *Fent:* A pápa saját ebédlője. **11.** *Fent:* A pápa saját konyhája. **12** XII. Benedek kápolnája. **13.** Fő lépcső. **14.** A pápai háztartás alkalmazottainak szárnya. **15** Konzisztórium. Nagy fogadóterem. **16** *Lent:* Pápai őrség. *Fent:* Rangidős hivatalnokok. **17.** VI. Kelemen nagykapuja. **18.** *Lent:* Kancelláriabíróság. *Fent:* A főkancellár terme. **19.** Öszentsége főlépcsője. **20.** *Lent:* Legfőbb törvényszéki bíróság. *Fent:* VI. Kelemen nagy kápolnája.



máját. A pápai palotát az 1340-es években VI. Kelemen építtette át és bővíttette ki. Ötven évvel később, amikor a korábbi tendenciák alapján nagy lett volna az átépítés esélye, a pápaság kettészakadt, és az Avignonban élő spanyol pápa, XIII. Benedek (Pedro de Luna) olyan kevés támogatóval rendelkezett, hogy nem tudott pénzt szerezni az építkezésre. A palota hamarosan örökre elnéptelenedett, ám az 1340-es években több mint hatszáz főt számláló pápai igazgatásnak otthont adó termek még ma is megvannak.[19] Az adminisztráció igen hamar kiépült Avignonban, hiszen a pápai állam anyagi forrásait tekintve, illetve az egész latin kereszténységre kiterjedő kötelezettségeiből fakadóan igen szervezett rendszerre volt szükség, ha össze akarták tartani a katolikus területeket. A 12. és 13. század elsődleges pápai székhelyén, Rómában igen hamar kialakult a kancelláriai hivatal. Az elszámolások ellenőrzésére külön szervet hoztak létre – ez volt a Camera Apostolica. Európa minden részéből érkeztek a kérvények a bírói hivatalokhoz, vagyis a legfelsőbb egyházi bírósághoz és a mindennapi ügyeket intéző bírósághoz. A 14. században Avignon tekinthető a pápák elsődleges székhelyének, bár több szentatya is megpróbált rengeteg pénz és energia árán visszatérni Rómába. XXII. János sokat tett azért, hogy az avignoni pápai intézmények gépezete jobban működjön. Párizstól és Westminstertől eltérően Avignonban ma is megtekinthetjük a termeket, ahol egykor a Camera Apostolica, a kincstár, a kancellária és a bírósági szervek üléseztek, és elképzelhetjük, hogy is működhetett a valóságban a középkori államigazgatás rendszere. Az Alsó Kincstár kőtáblás padlója alatt még a kincses ládák elrejtésére szolgáló hatalmas rések is láthatók. VI. Kelemen pápa saját használatú szobái és azok különleges falfestése is megcsodálható, ám ide már nehezebb bejutni. Ezek a szobák különösen értékesek, hiszen az egymást követő uralkodók első dolga az volt, hogy saját szobáikat átalakíttassák. VI. Kelemen szobái is csupán azért maradhattak fenn, mert később nem lakott bennük senki, és a nedvesség sem támadta meg a falakat.

XXII. János pápa a pápai állam bevételeinek jelentős hányadát egy sor véres itáliai hadjáratra költötte, melyektől hazatérésének lehetőségét várta. Mértékletes és jámbor utódja, XII. Benedek (1334–1342) azonban elítélte ezeket a háborúkat. Megvette az avignoni püspök palotáját, lebontatta és állandó pápai főhadiszállást építtetett a helyén a kolostor köré, ahol minden épületet egy-egy adott hivatal számára alakítottak ki. A fenti képen az épületegyüttes közepe táján látható „Angyaltorony" sokkal magasabb volt az épület többi részénél. Ennek földszintjén rendezték be a kincstárat. A pápai palota már ekkor is uralta a városképet, ám Benedek utódja, a hivalkodó VI. Kelemen (1342–1352) egy nagy udvarral egészítette ki, és új freskókat rendelt az egész palotába.

Rengeteg hivatalnok, jogász, őr, udvaronc dolgozott a palotában (többen itt is éltek), nem is beszélve a pápa személyes szolgálatában álló alkalmazottakról. 1320-ban ezek közé tartozott 108 pápai fegyvernöki címmel rendelkező ifjú nemes, továbbá orvosok, illetve a palota tisztán tartásával, az étel elkészítésével és a lovak ellátásával foglalkozó dolgozók. Olykor szakemberek is érkeztek a palotába egy-egy feladat elvégzésének idejére. Az épület felújítását elrendelő VI. Kelemen kérésére 1343-tól a viterbói Matteo Giovanetti vezetésével egész Európából áramlottak a festők Avignonba, hogy az épület díszítésére új freskókat készítsenek. Az uralkodói udvarok általában sok megbízást adtak festők számára. II. János francia király például 1350-ben megbízta Jean Coste-ot, hogy Vaudreuilben freskókat készítsen. Ezek versenyre kelhettek VI. Kelemen új palotájának díszeivel, melyeket Jánosnak nem sokkal korábban alkalma nyílt szemügyre venni Avignonban.[20] 1348-ban IV. Károly császár is belefogott a csehországi Karlstejnben található vidéki rezidenciájának felújításába, és ugyanezen évtized során a velencei dózsék is új freskókat rendeltek meg otthonuk díszítésére.[21] Rengeteg művészeti alkotás készült ebben az időszakban, templomokban közülük számos máig megmaradt, ám a paloták számára készült művek igen jelentős hányada ma már sajnos nem látható. Készültek többek között freskók (melyeket vagy az újabb és újabb művészeti áramlatok tüntettek el, mint például Velence esetében, vagy a nyirkos levegő tette tönkre őket, mint Vaudreuilben), táblaképek (melyek kisebb méretük és mozgathatóságuk miatt nagyobb számban maradtak fenn – azon belül is egyre több portré a 14. század közepétől) és efemer alkotások. Ez utóbbiak reprezentációs céllal, illetve királyi menyegzőkre, koronázásokra és a nagyvárosokba való bevonulások alkalmával készültek, és bár nem ritkán igen nívós művészek műhelyéből kerültek ki, csak egyszeri használatra rendelték őket.



A Federigo da Montefeltro, Urbino grófja, majd hercege (1444–1482) a fenti képen gazdagon díszített keleti kárpit mögött látható. A művelt herceg azt akarta, hogy ne páncélban, karddal a kezében ábrázolják, hanem hercegi öltözetben, híres könyvtárának egyik kötetét olvasgatva. A kép tulajdonképpen egy olyan uralkodó propagandájának tekinthető, aki zsoldosvezérként szolgálatait felajánlva gazdagította kicsiny államát.

Federigo da Montefeltrónak, Urbino első hercegének 15. századi palotája is eredeti állapotában vészelte át az évszázadokat annak a szerencsés véletlennek a következtében, hogy a Montefeltro-dinasztia kihalása után a hercegség pápai kézbe került, így ezután már nem volt új herceg, aki átépítési munkálatokba kezdhetett volna. Castiglione *Az udvaronc* című munkájához ideális színhelynek bizonyult az urbinói palota: a mű Federigo menyének, Isabellának a hercegnői lakosztályban forgolódó társasági körében játszódik. A nagyszabású épület egyik legfontosabb része a hatalmas erkély, melyről Federico szemügyre vehette hercegségét és a nép is láthatta fejedelmét. A palota nem csupán az udvartartás vezetőinek és a birtokok kezelőinek adott otthont, hanem a kicsiny ország állami hivatalait betöltő tisztviselőinek is. Emellett az épületben laktak a könyvelők, a szakácsok, a kancellárok és a hatalmas hercegi ménes gondozói, továbbá híres és kevésbé híres festők, akik Németalföldről, Spanyolországból és Itália más városaiból érkeztek Urbinóba, mint például Piero della Francesca, Botticelli és Genti Justus. Mivel az alkotások nagy része táblakép volt, sokkal több fennmaradt közülük (például Federigo portréja), mint más 13–14. századi művészetpártoló személy gyűjteményéből. E kis méretű hercegség katonai tapasztalatokkal is rendelkező műértő hercegének lakhelyéül szolgáló palota méretei és pazar kivitelezése arra enged következtetni, hogy a nagyobb területek uralkodóinak az évszázadok során elpusztult palotái még nagyszabásúbbak lehettek.



Brüsszel esete sokkal szokványosabbnak tekinthető. A brabanti hercegek később burgundiai Jó Fülöp által megörökölt, a Coudenbergen álló palotájából csupán a nagyterem alapzata maradt meg eredeti állapotában. Fülöp Európa egyik legpazarabb udvarát rendezte be itt. Az épületet kétszer is átépíttette és megnagyobbíttatta, hogy elég hely álljon rendelkezésre a nagyszabású fogadások számára. A nagytermen kívül más nem maradt meg az eredeti épületből. Belgium királyainak modern palotája más tengelyre épült, bár részben fedi a régi építményt, ami csupán a helyszín kihasználásának állandó voltát mutatja. Ma már csupán néhány kézirat miniatúráin láthatjuk, milyen is lehetett a középkori palota.

A középkori építészetről sokszor a templomok jutnak eszünkbe, melyek építéséhez rengeteg idő szükségeltetett, és sokkal kevésbé voltak kitéve az átalakítás, átépítés veszélyének, mint a világi építmények, melyekből éppen emiatt sokkal kevesebb maradt meg eredeti állapotában. Szent Lajos kikötőjében, Aigues Mortes-ban megcsodálhatjuk az őrök részére épített csodálatos kandallókat, ám hol vannak már az Ile de la Citén álló királyi palota kandallói, melyeket Szent Lajos és IV. Fülöp csináltatott magának. A kandallók elkészítése nem csupán szépségük miatt fontos, hanem a munkához szükséges nagy mennyiségű kő és fa szempontjából is, melyeket olykor a palotától igen távol hoztak a felszínre, illetve vágtak ki. A kő- és a faanyag kereskedelmének a kutatók gyakran nem szentelnek elég figyelmet. A paloták bútorai és berendezési tárgyai még inkább ki voltak téve a divat múló szeszélyeinek és ezáltal az enyé-

Urbino városa arra a kiemelkedésre települt, amelyre a grófi erődítményt is építették. Federigo zsoldoskapitányként szerzett vagyonának egy részét őseitől örökölt kastélyának reneszánsz stílusú átépítésére fordította az 1440-es és '60-as évek között. A belső udvart körülvevő nagy állami termek a fenti képen nem láthatók, ám jól kivehetők a kép jobb oldalán lévő két torony között Frederigo saját szobái, ahonnan nyugati irányban egészen az Appenninekig szemügyre vehette hercegségének területeit.



Federigo megbízta a firenzei Baccio Pontelli műhelyét, hogy készítsék el a híres trompe l'oeil *intarziát személyes dolgozószobája számára. Az 1476-ban befejezett munka a leghíresebb korabeli művészek rajzain alapult, melyek a herceg kiterjedt érdeklődési körét illusztrálták. A fenti részleten az asztronómiát és a zenét idéző tárgyak láthatók.*

szetnek, mint maguk az épületek. Az avignoni pápai palotában például egy korabeli bútor sem maradt fenn. Csodák csodájára Urbinóban megmaradt a hercegi házaspár magánéletének otthont adó elkerített ágyrész, illetve a hercegi *studiolo* intarziái. Az épületbelsők vizsgálatakor azonban többnyire kénytelenek vagyunk korabeli festményekre hagyatkozni.

Igen fontos volt, hogy az uralkodók ne csak életükben, hanem halálukkor is kimutassák gazdagságukat. Az egyes dinasztiák síremlékei ugyanolyan tisztelettel adóztak a család elhunyt tagjainak, mint a pazar fogadószobák az élőknek. III. Henrik például ugyanannyit költött a Westminster apátság felújítására, mint saját palotájára. Emellett igen bőkezűnek mutatkozott kétszáz évvel korábban elhunyt szent életű őse, Hitvalló Edward síremlékének kialakításakor, amivel a király az angolszász uralkodókkal való rokonságát igyekezett hangsúlyozni. Ezt erősítette, hogy legidősebb fiának az angolszász Edward nevet adta, és a Hitvalló Edwardot övező tiszteletet saját királyi hatalmának alátámasztására használta fel.

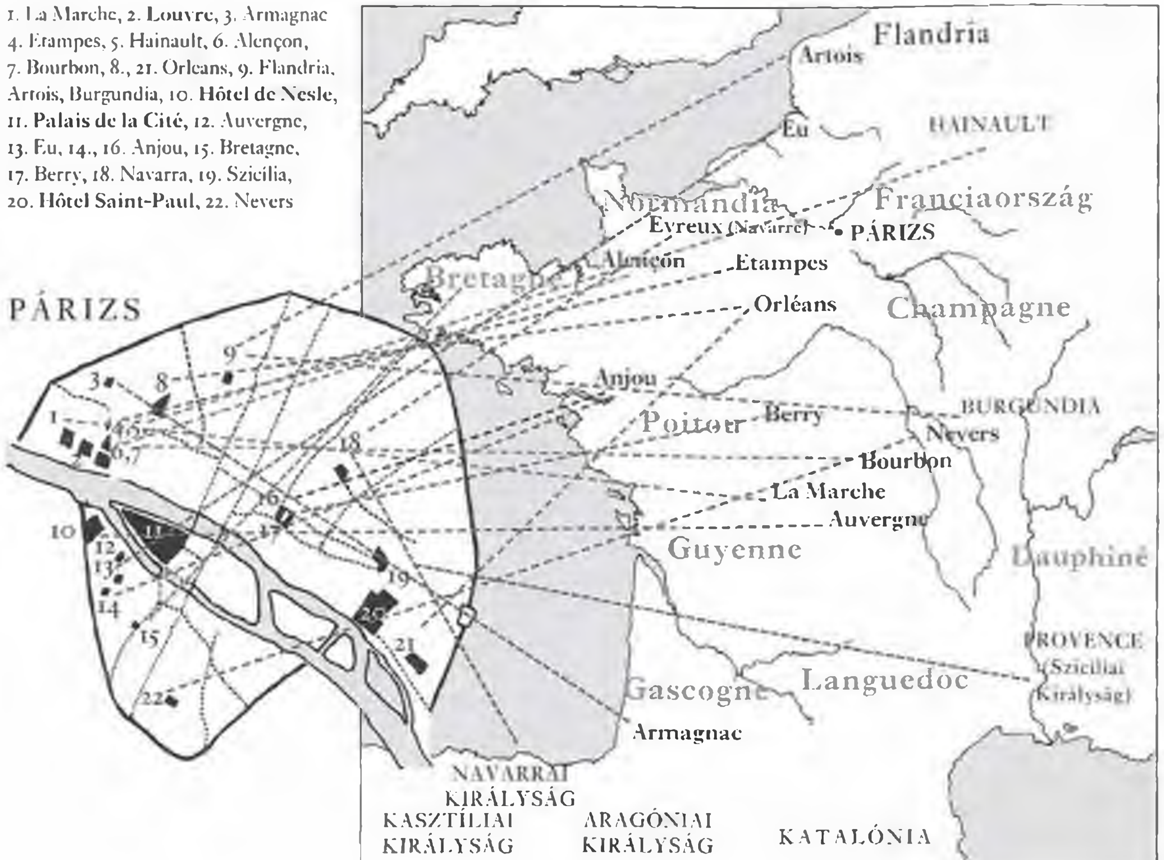
Franciaországban a Meroving, Karoling és Capeting királyok sírjait St-Denis apátságában helyezték el, mely körülbelül olyan közel esett Párizshoz, mint Westminster Londonhoz. A St-Denis-i apátsági templom 12. századi (királyi) átépítése teremtette meg az európai gótikus építészet egyik legkorábbról fennmaradt példáját. Az uralkodóknak nemcsak életük során, hanem haláluk után is követniük kell a művészeti stílusok változását. IX. Lajos egy évszázaddal később ismét átépíttette a bazilikát. Amikor unokájának, IV. Fülöpnek sikerült kieszközölnie VIII. Bonifác pápánál nagyapja, IX. Lajos szentté avatását, nem került sor a templom újabb átalakítására, helyette csupán a hét évszázada elhunyt francia királyok sírjainak helyét rendezték át, hogy Szent Lajos központi helyre kerülhessen. Ezzel a lépéssel IV. Fülöp is kihasználta nagyapja szentségét, hogy megerősítse uralma „vallási" alapjait, melyet igen fontosnak tartott hangsúlyozni új palotájában.

Mindez rengeteg munkalehetőséget teremtett a kőműveseknek és a szobrászoknak. A síremlékek további piacot nyitottak meg az aranytárgyak és ékszerek számára, melyeket a londoni és párizsi ékszerészek igen szívesen adtak el királyaiknak a sírok díszítésére. A mai ember számára nehéz elképzelni a középkori királyi sírok gazdagságát, hiszen Angliában a reformáció, Franciaországban pedig a forradalom megfosztotta őket díszeiktől. Velencében fennmaradt a város „ősének" tartott Szent Márk sírja. A már-már ízléstelenül díszes, drágakövekkel kirakott Pala d'Oro képet ad arról, hogy milyenek lehettek a királyok által az ősök és saját tiszteletük emelésére építtetett síremlékek.

Az előkelők városi házai

Az uralkodói székhelyekre nem csak az uralkodók jövedelmei kezdtek áramlani, hanem legelőkelőbb alattvalóiké is, akik a 13. század folyamán egymás után építették saját nagyszabású városi házaikat királyuk palotájának közelében (lásd szemközti térkép).

A 14. századi Párizsban már körülbelül húsz palota, vagyis *hôtel* állt, melyek az egyes francia hercegek tulajdonát képezték, és melyek magukban is egy-egy kisebb palotának tekinthetők.[22] Miután a 14. században a burgund herceg megszerezte a Hôtel d'Artois-t, ez a palota vált a hercegség igazgatási



Fejedelemségek és a fejedelmek párizsi palotáinak elhelyezkedése 1400 körül. Bal oldalon a hôtelek-nek a párizsi városfalon belüli elhelyezkedése látható. A királyi paloták nevét vastag betűvel szedtük. Jobb oldalon a fejedelmek területei láthatók. A fejedelmek párizsi berendezkedésének köszönhetően a város hatalmas fogyasztási központtá vált, mely az egyes területeken behajtott jövedelemre épült. E területek némelyike akkor nem tartozott a Francia Királyság területéhez, mint például a teljesen önálló Navarra, vagy a Német-római Császárság részének számító Provence, Burgundia, Hainault és Flandria egyes területei. A navarrai és hainaulti adófizetők így rémülten szemlélték, hogy uralkodójuk pénzüket nem Pamplonában vagy Valenciennes-ben költi el, hanem Párizsban.

központjává, és az is maradt a 15. századig, amikor Brüsszel lett a hercegség székhelye. A 14. század végén Flandria, Artois és a burgund területek ügyeit nem Dijonból vagy Lille-ből, hanem Párizsból irányították. Ugyanez igaz volt többek között Orléans hercegeire, Anjou hercegeire (akik egyben Provence grófjai is voltak), Berry hercegeire, a Bourbonokra, az Alençonokra, az Armagnacokra, a La Marche-okra és Bretagne hercegeire. Egyszóval Párizs nemcsak Franciaország, hanem az egyes hercegségek székhelyeként is funkcionált. Ez pedig azt jelentette, hogy nem csupán a királyi jövedelmeket költötték el Párizsban, hanem a beszedett lakbérekből vagy éppen a királyi apanázsból élő arisztokraták bevételeit is.

A királyi családhoz tartozó fejedelmek, hercegek és a legnagyobb francia koronahűbéresek palotái mellett Párizsban körülbelül negyven egyházi méltóságnak is volt saját *hôtel*je. Nem csupán az érsekek (például Sens, Reims vagy Rouen érsekei) rendelkeztek párizsi palotákkal, hanem a kevésbé jelentős területek püspökei (Le Mans, Laon) és több apát (Cluny, St-Denis, Clairvaux) is. Míg a világiak palotái a Szajna északi partján feküdtek, az egyháziak otthonai többnyire a déli parton, vagyis az Université területén kaptak helyet. Némelyik egyházi palota ugyanolyan nagy és pazar volt, mint világi társai. Máig megmaradt Sens érsekének (akinek egyházmegyéjéhez Párizs is tartozott) 15. század végi palotája. Az egyházi paloták közül a legfigyelemreméltóbb talán az Európa leggazdagabb apátságának számító Cluny apátjainak



A híres Musée de Cluny a clunyi apátok egykori párizsi rezidenciájában található, és csodás példája a középkori városi palotáknak. Számos püspök és apát építtetett tekintélyes palotákat Párizsban, ahol – uralkodójukat követve – az év egy részét töltötték. 1422 után, amikor a király már nem Párizsban élt, az egyházi méltóságok sem használták többé városi palotáikat, sőt sokan végérvényesen megszabadultak tőlük (lásd 137. oldal). Igencsak szokatlannak számított, hogy a clunyi apát az 1490-es években a legújabb gótikus stílus szerint átalakíttatta párizsi palotáját, miközben a király, VIII. Károly figyelme és pénze java részét Amboise-ban fekvő château-jára fordította. E furcsa viselkedés magyarázata valószínűleg abban a tényben rejlik, hogy a clunyi apát annak az Amboise családnak volt a tagja, amelytől VII. Károly elkobozta a később VIII. Károly által kibővített és kicsinosított kastélyt.

párizsi rezidenciája, mely ma a Musée de Clunynek ad otthont. Mai formáját nagyrészt egy 15. század végi átépítés során nyerte el, hiszen az előkelőségek ugyanannyiszor alakították át otthonaikat, mint uralkodójuk. Ha megnézzük ezeket az épületeket, képet alkothatunk több száz főt ellátó egykori háztartásuk méreteiről. A méltóságok palotái tulajdonképpen egy-egy kisebb királyi palotának tekinthetők. Eudes Rigaud, az egyik 13. századi roueni érsek például általában nem kevesebb mint 80 lovas kíséretében utazott Rouenből Párizsba és vissza, annak ellenére, hogy ferences rendiként valószínűleg meg mindig kevésbé volt hajlamos a hivalkodásra, mint más egyháziak. Azt mindenesetre bizton állíthatjuk, hogy az érseki és püspöki székek, illetve az apátságok jövedelmei mind Párizsba vándoroltak, ahol alapot biztosítottak a vásárlói igények kielégítéséhez.

A világi méltóságok párizsi *hôtel*ei közül még annyi sem maradt fenn, mint az egyháziakéból. A nagyobb nemesség új tagja, a 14. század végén Franciaország hadseregparancsnoki címet viselő Oliver de Clisson palotájának egy része máig áll. A Hôtel d'Artois-nak csupán töredékei maradtak fenn abban a formában, ahogy a burgund Félelemnélküli János herceg a 14. század végén átépítette. Hogy milyen lehetett a főúri palotákban folyó élet, azt – akárcsak a királyi otthonok esetében – csak festményekről ismerjük. A Limburg fivérek egyik festményén Berry hercege, János látható, amint épp egy püspökkel ebédel. A képen ábrázolt pillanatfelvételen megfigyelhetjük a herceg bútorait, tányérjait, faliszőnyegeit, ételét és szolgáit – ahogy azt a művészek láttatni szerették volna.

Az arisztokrácia uralkodó köré gyülekezése újszerű jelenségnek számított a 13. században. A Párizsba költözés némelyik előkelőség esetében saját elhatározásából történt, ám egyesek az uralkodó kérésére döntöttek így. IV. Fülöp például mindent megtett, hogy a Franciaország és a Német-római Császárság határán fekvő területek vezetőit, mint például Flandria, Bar és Burgundia grófjait csellel vagy akár erőszakkal Párizsban telepítse le, ahol így inkább lennének a francia állam alattvalói, mintsem a császárságé. Fülöpnek nem volt nehéz dolga, hiszen a Császárság központi igazgatásának gyengesége miatt a területén nem volt egyetlen olyan város sem, amely vonzerő tekintetében felvehette volna a versenyt Párizzsal. Az egyes császárságbeli fejedelemségeknek azonban már a 14. században, sőt azután is megvolt a maga székhelye, nem úgy, mint Franciaországnak.

Angliában is a 13. század folyamán kezdtek maguknak az érsekek, püspökök, vagyonosabb apátok és a világi nagyurak hatalmas városi házakat – melyeket gyakran „inn"-nek neveztek – építeni Londonban, illetve a Londont és Westminstert összekötő parti úton, a Stranden. A 13. század folyamán harminc egyházi ház épült fel, beleértve a Strand mentén álló hét püspöki „inn"-t is. Némelyikből fenn is maradtak eredeti részek, például a winchesteri püspök southwarki otthonának nagytermében a nyugati rózsaablak. Az Ely House egyes részei is megmaradtak. Ez utóbbi Ely püspökeinek tulajdonában volt, ám nemcsak a püspökség ügyeit intézték innen, hanem Ely szigetének uradalmait is, ami rávilágít a saját adminisztratív hivatalokkal rendelkező paloták összetett funkcióira. A canterburyi érseknek az évszázadok alatt több átépítésen átesett lambeth-i palotája még ma is az érsekség birtokát képezi.[23]

A leggazdagabb egyházi személyeken kívül – akárcsak Franciaországban – a legnagyobb világi előkelőségek is saját londoni házzal rendelkeztek, igaz, a világi tulajdonosok közül sokkal kevesebben álltak rokonságban a királyi házzal, mint a francia előkelők közül. Worchester püspökének a Stranden álló „inn"-je szomszédságában fekvő Savoy palota a 14. században a legfontosabbnak számító királyi unokatestvérnek, Lancaster grófjának, később hercegének tulajdonában volt. A Strand más vagyonos világi nemesek otthonainak is helyet adott, ám számos palota London kisebb utcáiban helyezkedett el.[24] Egy látogató meg is jegyezte, hogy ha ezeket az elszórt palotákat kivennék a hátsó utcácskákból és egymás mellé helyeznék, London lehetne Európa leggyönyörűbb városa.

Franciaország és Anglia világi és egyházi előkelőségei tehát a 14. századra életük jelentős részét Párizsban, illetve Londonban töltötték, így kiadásaik is ezekre a városokra koncentrálódtak. Még amikor ők maguk épp nem is tartózkodtak a „főváros"-ban, tiszttartóik több olyan luxuscikket vásároltak meg számukra itt, amelyek máshol nem voltak kaphatók. A winchesteri püspök részére southwarki palotájában vásároltak borostyánt és szőrméket a baltikumi kereskedőktől. A királyok és az előkelőségek ilyen nagy mértékű vásárlókedve Londont és Párizst Európa távolsági luxuscikk-kereskedelmének legfontosabb felvevőpiacaivá tette.



Ma már csak a nagyterem nyugati fala látható az egykor a winchesteri püspök otthonául szolgáló, southwarki Winchester House csodálatos 13. századi épületegyütteséből. A palota a Temze mellett, közel háromhektáros területen épült, és saját kikötővel, malommal és börtönnel rendelkezett. A rózsaablak alatt három ajtó látható, melyek az éléskamrába, a konyhába és a tálalóhelyiségbe vezettek. Az ásatások során sok mindent megtudtak az évszázadokon át – a manapság luxuslakásokká alakított – raktárak által eltakart középkori épületek maradványairól. A kutatómunka során további részletek váltak világossá azzal kapcsolatban, hogy mennyi időt töltött a palotában a püspök, hogyan használta az épületet egyházmegyéjének igazgatására és a birtokain előállított termékeinek a londoni piacokon való értékesítésekor. 1220–21-ben például nem kevesebb mint 106 ezer hering és 306 vágásra kész disznó érkezett a palotába.

Ugyanez volt a helyzet más országokban is. A Szicíliai Királyság szigeti és szárazföldi részén is kialakultak a központok (Palermo és Nápoly), ahol a nemesség is saját palotákat, *alberghi*ket építtetett Hohenstaufen, Anjou és Aragóniai uralkodóik kastélyai közelében. Nápoly nemcsak egész Dél-Itália felvevőpiaci centumává vált, hanem Robert király 1343-as halálát követően a „véres rokonság" hatalmi versengéseinek politikai központjává is.[25]

A szárazföldi Regno politikai életet irányító, az Anjou-házhoz tartozó hercegek (Taranto, Bari, Eboli és Durazzo hercegei) a behajtott lakbéreket, illetve királyi apanázsukat mindannyian Nápolyban költötték el, személyes használatú luxuscikkekre, illetve fegyveres kíséretük részére vásárolt árucikkekre, amivel hatalmas felvevőpiacot teremtettek. Európa uralkodói közül egyedül a lengyel királynak nem sikerült a főnemességet maga köré, Krakkóba telepíteni.

Hasonló tendencia figyelhető meg az észak-itáliai nem királyi városállamok esetében is, ahol a nemesség egyre gyakrabban választotta a városi életet – legyen szó akár köztársaságról, akár Signoria által vezetett közösségről. Némelyik város rendeletben szabályozta, hogy a *contado* nemessége az év mekkora hányadát köteles a városban tölteni. A 13. század elején például a nemesek szövetségének tekinthető Firenzei állam megpróbálta elérni, hogy az *összes* firenzei nemes az év adott részét Firenze városában töltse. A várost a 13–14. század fordulóján látványosan fellendítő ipar és kereskedelem irányítóinak nagy része földbirtokos, tehát „nemesi" családból származott. A nem nemesi származásúak pedig – nem törekedve a „nagypolgári" kultúra kialakítására – előszeretettel fektették vagyonukat földbirtok és kastély vásárlásába, illetve a nemesi életszínvonal fenntartásába. Még a 13. század végén, Firenze legintenzívebb kereskedelmi és ipari terjeszkedésének időszakában sem gyengült az arisztokratikus életvitel folytatásának igénye. Ekkoriban történt, hogy az ifjú Dante Alighierit – egy sikeres üzletember fiát – teljesen lenyűgözte az előkelő vidéki nemes és költő,

Guido Cavalcanti köre. Később Dante száműzetésének éveit hercegi udvarokban töltötte, műveiben pedig az itáliai birodalmi vezetés újjászervezése mellett tette le voksát. Nagypolgári származásának nyoma sem volt életvitelében. Valójában magát is egy lovagi címmel rendelkező család egyik leszármazottjának tartotta, és benősült a nemesi Donati-család egyik kevésbé jelentős ágába. Dante múzsája, Beatrice a Portinari-családból származott, mely a város egyik legvagyonosabb famíliájának számított a korban. Beatrice a leggazdagabb család, a Bardi-família egyik tagjához ment nőül. A Bardiknak nemcsak a *contado* területén voltak birtokaik és kastélyaik, de hamarosan egész Európa legsikeresebb kereskedelemi és banki vállalkozását tudhatták magukénak.

A 13. század közepéig a nemesi életforma a toszkán városokban egyet jelentett a magas kastélyszerű lakótornyokkal, és a rivális nemesi családok elleni vérbosszúkkal. A 13. század közepén a vérbosszúk többsége a Guelfek és Ghibellinek klikkjei között fennálló ellenségeskedés eredménye volt. Először az egyik „pártnak" sikerült elűznie a másik klikk tagjait, illetve lerombolnia az ellenségnek tekintettek toronypalotáit, majd megfordult a szerencse, és az üldözőből üldözött lett. Firenzében a Guelfek tornyai 1260-ban, a Ghibellineke 1266-ban szenvedtek komoly csapást. Ezután nem sokkal sikerült kompromiszszumot kötni. Ennek értelmében kimondták, hogy a város közösségének épületeit leszámítva a tornyok nem haladhatnak meg egy bizonyos magasságot. Mivel az előkelőségek ezután nem építkezhettek felfelé, és hatalmukat nem tudták masszív, magas tornyok állításával kifejezni, máshogy kellett kimutatni erejüket: palotáik különleges berendezésével. Az új típusú paloták egyik legkorábbról fennmaradt példája a Mozzi-család palotája, melyet a városon átutazó pápák és uralkodók elszállásolására is alkalmasnak tartottak. A többi patrícius család is hamarosan követte az új építészeti divatot; az új paloták közé tartozott a ma is megtekinthető Frescobaldi-, illetve az évszázadok alatt történt két átépítés során eltűnt Portinari-palota. Továbbá rengeteg megcsonkított lakótorony maradványa fedezhető fel még ma is a városban a nemesi paloták közé ékelődve vagy gyakran beléjük építve. Sienában és más észak-itáliai városokban is megtalálhatók a nemesi lakótornyok maradványai. A későbbi elbeszélések azt terjesztették, hogy Veronában nem kevesebb mint hétszáz tornyot számolhatott össze a látogató, ami túlzásnak tűnik.[26] Csupán egyetlen település, a kicsi San Gimignano városa nem vezetett be törvényeket a tornyok magasságának korlátozására, úgyhogy itt még ma is rengeteg, eredeti magasságát megőrző torony látható. Már a 15. századi festők, többek között Taddeo Bartolo (1362/3–1422) és Ghirlandaio is szívesen ábrázolta művein a város szimbólumaként egyedülálló jellegzetességeit, magas tornyait. Toscana más városaiban azonban az új típusú paloták váltak a patríciusok kedvelt otthonaivá.

Az itáliai paloták, vagyis *palazzo*k az észak-európai *hôtel*ek és *inn*ek méltó társainak tekinthetők. A *contado* területén vidéki villákkal és kastélyokkal rendelkező itáliai patríciusok ugyanúgy otthon voltak a vadászatok világában, mint az északi előkelőségek. Az Itáliába látogató északiak megdöbbenve tapasztalták, hogy az itáliai városok a polgároknak is adományoztak lovagi címet. A Dante idejéig a francia udvari irodalmon nevelkedő firenzei patríciusok így egyenjogú partnerként érintkezhettek Európa más területeinek neme-

Lajos, Gruuthuse lordja és Winchester earlje rendelte meg Froissart Bruges-i Krónikájának itt látható gazdagon illusztrált négykötetes kéziratos példányát. Bár a benne szereplő jelenetek az 1380-as évek eseményeit ábrázolják, a szereplők ruhái az 1470-es évek divatját tükrözik. Szicília és Jeruzsálem címzetes királyának, Anjou Lajosnak és hatalmaskodó anyjának jobb oldalon látható udvari társaságát éppen párizsiak egy csoportja (bal oldalon) fogadja, Lajos 1387-es nápolyi koronázását követően. A művész a háttérben Párizst ábrázolta, ám a városra – a Notre-Dame tornyait leszámítva – szinte lehetetlen ráismerni. A miniatúra készítője szeme előtt az általa ismert nagyváros, és egyben patrónusának udvari városa, vagyis Bruges képe lebegett. Az 1380-as években a még gyermek II. Lajos csak igen rövid ideig uralkodott Nápolyban. Vagyona és hatalma Provence-ból, Franciaország mellől származott. Életének nagy részét őrült unokatestvére, VI. Károly francia király udvarában töltötte, párizsi palotájában, mely a 75. oldalon található térképen „Szicília" elnevezéssel van jelölve.



Le duc de bretai
gne sen vint a
baugensy sur
loire et la ordon
na une partie de ses besoignes
pour venir vers paris. En cel
lui mesmes temps entra a
paris avant ce que le duc de
bretaigne y entrast la royne
de cecille et de iherusalem qui
femme avoit este au duc dan
jou qui nomme sestoit en ses
tiltres seigneur de naples et
aussy roy. Et vous dy que la
dame pour ce en fais ie men
tion amenoit son ieune filz
loys en sa compaignie leql
on nommoit la par toute
france roy des terres dessus
En leur compaignie estoit
iehan de bretaigne frere a la
dame et venoient a paris.
Avant que la dame entrast
a paris elle signiffia aux
ducs de berri et de bourgoigne
quelle venoit et pour entrer
a paris et amenoit son ieune
filz loys en sa compaignie et





seivel társasági események, diplomáciai tárgyalások és háborús helyzet esetén. Az ifjú firenzei nemes, Buonaccorso Pitti VI. Károly francia király uralkodása alatt seregeket vezetett Franciaországba.[27] A 16. századig a firenzei nemeseknek nem derogált az üzleti életbe való bekapcsolódás, feltéve, hogy a megfelelő üzletágról volt szó. Amint már korábban láttuk, teljesen elfogadott volt a nemesek számára egy bank, egy kereskedőház vagy egy nagyüzemi szövetgyártó vállalat vezetésében részt vállalni. Buonaccorso Pitti például későbbi éveiben egy sikeres gyapjú-előállító céget igazgatott, és emellett a város diplomáciai képviselőjeként több fejedelmi udvarban megjelent, és a függő területek *podestà*i címét (a kormányzóéhoz igen hasonló rang) is birtokolta.

Miközben a firenzei patríciusok saját házaik méreteit növelték, a város a határait tolta kijjebb. A 13. század végét tudatos városrendezési tervek jellemezték. Akárcsak a házakon belül, a város szerkezetének kialakításakor is a megfelelő tér kialakításán volt a hangsúly. Házak lebontásával új köztereket alakítottak ki, a legfontosabb utcákat pedig kiszélesítették. Az Arno partján töltéseket alakítottak ki az átmenő szárazföldi forgalom számára. A város északkeleti részén egy teljesen új, téglalap alakú negyedet alakítottak ki. Az újítások egy része kizárólag gyakorlati okból került bevezetésre, mint például a keskeny Via San Gallóval párhuzamos széles Via Larga (ma Via Cavour) kialakítása, melyen a gabonát a Mugellóból Firenze városába szállító szekerek egyszerűbben és kényelmesebben juthattak el a városközpontban található gabonapiacra. Az újítások többségét azonban a város szépítése és jó hírének emelése végett kezdeményezték.[28] Összességében a „nemesi" esztétikai megfontolásoké volt a főszerep, nem pedig a polgárság gyakorlati törekvéseié, mint azt az osztályrendszer jelentőségét túlhangsúlyozó történészek gyakran állítják.

A város legfontosabb emberei egyben az állam legfontosabb személyei is voltak. Ez még az olyan vidéki földbirtokos nemesi családokra is igaz volt, mint például a Ricasoli-família, akik nem vállaltak részt a firenzei ipar és kereskedelem életében, ám a firenzei és sienai állam között húzódó ősi birtokaik

Hartmann Schedel Liber Chronicarum*a – melyet Anton Koberger adott ki 1493-ban Nürnbergben – a szép nyomásnak és a pazar illusztrációknak köszönhetően igen hamar népszerűvé vált (lásd 283. oldal). A fenti metszeten a 15. századi Firenze látható, igen felismerhető formában ábrázolva. Még a toszkán arisztokrácia egyik-másik palotája is kivehető: a Ricasoli-család négyzet alakú palotája a legközelebbi híd bal oldalán, a Spini-család erődje a következő híd bal oldali végén és Luca Pitti új otthona a kép jobb oldalán.*

Amikor 1329-ben időleges élelmiszerhiány lépett fel Firenzében, a városhoz közeli kicsiny Colle kapitánya beleegyezett, hogy 1600 öszvérrakománynak megfelelő mennyiségű gabonát ad el a firenzeieknek, ám amikor a pisaiak jobb ajánlatot tettek, a kapitány meggondolta magát, és Pisának adta el az árut. A szemben látható kép, mely egy freskó másolata, a firenzeiek felháborodását ábrázolja. Bal oldalon a firenzei öszvérek áruk nélkül hagyják el Collét, míg a jobb oldalon látható pisai öszvérek roskadoznak a rakomány alatt. Egy évvel az eset után a firenzeiek bekebelezték a városkát.

és brogliói kastélyuk mellett városi palotával is rendelkeztek. A Ricasoli-család bevételének jelentős hányada a mai napig is a Broglio környékén előállított Chianti kereskedelméből származik.

Ahogy Firenze kiterjesztette határait Toscana területén, az alávetett városok (Prato, Pistoia, majd Pisa) legnagyobb családjai mind igyekeztek a „főváros"-nak tekintett Firenzében is lakhelyeket kialakítani. A Medici kori Firenze patríciusai úgy éltek a városban, mint a fejedelmüket követő nemesek Európa más részein. Firenze így hamarosan a luxuscikkek kiterjedt felvevőpiacává vált.

Az újonnan megnövekedett Firenzei Állam maroknyi előkelősége, a Pazzi-, a Pitti-, a Strozzi-, a Rucellai és a már-már fejedelemnek tekinthető Medici-família patronálta elsőként a humanistákat, a festőket és a szobrászokat, és a kora reneszánsz „antik" divatja szerint építtette át palotáit.[29] A 15. századra a fent említett családok már régen nemesi ranggal rendelkeztek: a Pazzik és a Pittik már azelőtt feudális földesurak voltak, mielőtt Firenzébe települtek volna, a Strozzik és Medicik pedig a 13. század végén nyerték el nemesi rangjukat.

Észak-Itália más központjaiban is rengeteg egymással viszálykodó nemesi fogyasztót találhatunk. Milánóban két szemben álló csoportosulás, a della Torre- és a Visconti-család köre harcolt a hatalomért, melyet egyszer az egyik, másszor a másik fél kaparintott magához egészen addig, míg a Viscontiak és nemesi támogatóik végre hosszan tartó *signoriát* nem alakítottak ki. Velencében – Firenzéhez és Milánóhoz hasonlóan – számtalan nemes élt. A politikai hatalmat kizárólagosan a nemesség birtokolta. A várost tulajdonképpen 20-30 jelentős család igazgatta, és a leggazdagabb klánok (mint a Dandolók, Contarinik, a Morosinik, illetve később a Gradenigók és Mocenigók) több dózsét is adtak az államnak.[30] A pici Liguriai Államban is fontos szerepet játszott a Genovában lakó földbirtokos arisztokrácia, a Fieschi-, a Spinola-, a Doria-, az Adorno- és a Grimaldi-család, mely utóbbihoz Monaco mai uralkodói is tartoznak. A legnagyobb földbirtokosok beszedett jövedelmeiket Genovában költötték el, ahol a város politikai életében is fontos szerepet játszottak.[31]



A nemesi építésű tornyok nagy részét a 13. század második felében általában drasztikusan megkurtították. A néhány épen maradt torony közül kettő Bolognában található. A Torre degli Asinelli és a befejezetlen Torre Garisenda annak a vérbosszúk által megtépázott társadalomnak az emlékei, amelyben a családok befolyása és biztonsága attól függött, hogy erősebb és magasabb toronnyal rendelkeztek-e a rivális családokénál.

A pápai állam is vonzotta a vagyonos alattvalókat. A 13. századi Rómában a Szent Péter örökségének tekintett pápai állam nemesei, többek között a Colonna-, Orsini-, Caetani- és Savelli-család az ókori romok között elszórt palotákkal rendelkezett. A Frangipane- (Frangepán) és Annibaldi-família a Colosseum romjait alakították át palotává. A többi észak-itáliai városlakóhoz hasonlóan a római nemesség is tornyok erdejében élt, mígnem az 1250-es években – a feltételezések szerint – Brancaleone d'Andolò le nem romboltatott 170 tornyot.[32]

A pápa lateráni palotája köré csoportosultak a nyugati egyház „nemességének", vagyis a bíborosoknak a *palazzói*. Amikor a pápa Avignonba költözött, a bíborosok követték őt, ám a világi nemesek Rómában maradtak. A pápához hasonlóan a bíborosok kezdetben szállást béreltek maguknak, de amikor nyilvánvalóvá vált, hogy a pápa huzamosabb ideig fog Avignonban maradni, követték a példáját és új *livrée*-ket építtettek maguknak. A paloták egy része közvetlenül a pápa lakóhelye mellett épült, ám némelyik a Rhône francia partjáról, Villeneuve-lès-Avignonból nézett a szentatya otthonára.[33] Villeneuve látképe még ma is olyan, mintha egy 14. századi zsolozsmáskönyv őrizte volna meg; akárcsak a pápai palota, az itteni épületek is a lakók elköltö-



zésének köszönhetik fennmaradásukat. A leggazdagabb bíborosok jövedelmei nem maradtak el a világi udvarok legvagyonosabb nemeseinek bevételeitől. Olyannyira nem, hogy Petrarca a következő csípős megjegyzést tette: „Mezítláb járó apostolok helyett arannyal díszített lovakon ülő zsarnokaink vannak. Ha az Úr nem akadályozza meg hivalkodó magamutogatásukat, hamarosan a lovak patájára is aranypatkó kerül majd." Petrarca tudta, miről beszél, hisz pártfogója, Colonna bíboros volt az egyik leggazdagabb egyházfő. Mielőtt saját palotát építtetett volna magának, Arnauld d'Aux bíboros állítólag 31 házat bérelt kísérete számára, míg Bernard de Graves nem kevesebb mint 51 épületet bérelt. A huszonnégy bíboros háztartása összesen több mint ezer főt számlált, úgyhogy a pápa környezete is hatalmas felvevőpiacot generált.[34] 1420-ban a Colonna-családból származó V. Márton pápának nagy nehézségek árán sikerült visszaszereznie Rómát, és ismét egyesíteni a pápaságot. Bár utódja, IV. Jenő kénytelen volt több évet Firenzében száműzetésben tölteni, a 15. század közepére Róma ismét a pápaság székhelye lett. A pápa beköltözött vatikáni palotájába, melyet a bíborosok és a világi előkelők palotái vettek körül.[35]

Ahogy a firenzei via dei Bardin keleti irányban végignézünk, a jobb oldalon láthatjuk a megcsonkított Mozzi-tornyot. A Guelfeket támogató Mozzi-család tornyának felső részét 1260-ban rombolták le a Ghibellinek. Ugyanebben az évben küldték száműzetésbe a felnőttkort elért férfi családtagokat. Amikor a Guelfek 1266-ban visszatérhettek, a Mozzi-család új palotát építtetett a régi mellett és mögött (homlokzata a torony bal oldalán látható). A Mozzik új lakhelye volt Firenze legcsodásabb épülete 1273-ban, amikor X. Gergely a városba érkezett, hogy – sikertelenül – megpróbálja összebékíteni a két oldalt.

Amikor a 15. században Jó Fülöp lett a mai Hollandiából, Belgiumból, Luxemburgból és számos francia *département*-ből álló Németalföld uralkodója, a terület főnemesei Brüsszelbe költöztek, hogy Fülöp közelében éljenek. Ám nem csupán a Németalföldhöz tartozó Croy, Brimeu, Lalaing és Lannoy hercegei, illetve Utrecht és Liège püspökei építtettek maguknak palotát Brüsszelben, hanem a Császárság területén fekvő önálló fejedelemségek uralkodó osztálya, mint például Cleves hercege és öccse, Ravenstein, Guelders hercege és öccse, Egmont, Julich hercege, továbbá Nassau és Württemburg grófjai is, nem is beszélve a Franciaországban fekvő Nevers és Etampes grófjairól, illetve Bourbon és Orange hercegeiről. A paloták közül ma már csak a Ravenstein-palota, illetve a Nassau-palota kápolnája látható. Ha számításba vesszük, hogy milyen nagy számban képviseltették magukat az európai előkelőségek Brüsszelben, nem meglepő, hogy a 15. század közepén a város kiemelkedően fontos felvevőpiacnak számított.[36]

A fejedelmi székhelyek lakossága

Mielőtt rátérnénk a 13. században kialakult új uralkodói székhelyek méretére, érdemes egy pillantást vetnünk az uralkodót körülvevő, udvarában forgolódó tömeg összetételére.

Hogy a „főváros"-sá válás milyen hatással volt a városok életére, annak jó példája Avignon pápai székhellyé válása és ezzel párhuzamos hatalmas növekedése a 14. század elején.[37] A pápai udvar áttelepedése előtt Avignon a maga 5000 lakosával viszonylag nagy provinciális városnak számított a korban. Tíz év alatt a lakosok száma 40 ezer főre ugrott. Bár a 20. században már nem számít nagy városnak, a 14. század első felében Avignon méreteit az európai városok közül csupán körülbelül tíz haladta meg. Hogyan sikerült megbirkóznia ilyen mértékű növekedéssel? Már említettük, hogy a pápai háztartás 600, míg a bíborosi háztartások összesen 1000 főt foglalkoztattak. A bíborosokon kívül még körülbelül 2000 egyházi személy élt Avignonban, akik természetesen mindannyian saját háztartással rendelkeztek. Ezek többsége kisebb méretű volt, ám akadtak igen figyelemre méltóak is, többek között Petrarcáé. Petrarca halmozta a javadalmakat, ám csak ritkán lakott hosszabb ideig palotáiban. Azt mondták róla, hogy az Avignon és Ravenna közötti utat úgy tehette meg, hogy minden éjjel saját házainak egyikében hajtotta álomra fejét. Az Avignonban tartózkodó egyházi személyek természetesen többnyire a városban költötték el jövedelmüket. A pápai kúria egyeteme és annak 1300 diákja is követte a pápát Franciaországba. A gyakran valamelyik szerzetesrendhez tartozó diákok költségeit szintén távoli vidékekről származó bevételek fedezték.

Mindent egybevetve az újonnan érkezők másik nagy részét a pápa, a bíborosok és más egyházi személyek, illetve a diákok számára árucikkeket és szolgáltatásokat biztosítók csoportja alkotta. E csoport tagjainak, akik közül sokan Toscanából származtak, saját családjuk és háztartásuk volt, így Avignonban való letelepedésük körülbelül 20 ezer fős lakosságnövekedést jelentett. Az 1376-ban a Notre-Dame közösségéhez tartozó, 1224 nagyrészt itáliai kereskedő és kézműves között nemcsak aranyműveseket és ékszerészeket találunk, hanem fegyverkovácsokat, bőrműveseket, takácsokat, ácsokat, kőműveseket és szobrászokat is. A város az iparosok és az üzletemberek számára egyaránt remek lehetősége-



Ez a képrészlet Enguerrand Quarton A Szűz megkoronázása címet viselő oltárképéből (1435) való. A művész Jeruzsálem és Róma látképét is belefoglalta a képbe. A látképek megalkotásakor a bíborosoknak is otthont adó szülővárosát, Avignont és Villeneuve-les-Avignont vette alapul. A kép remekül ábrázolja az 1450-es évek boltjait, hiszen Villeneuve még ekkor is kiskereskedelmi bolthálózattal rendelkező, virágzó határvárosnak számított, annak ellenére, hogy bíborosi ügyfeleik már harminc évvel korábban visszatértek Itáliába.

ket kínált, melyeket a legjobban dokumentált ügyletekkel rendelkező Francesco Datini is kihasznált. Emellett – ahogy azt Petrarca is megjegyezte – rengeteg „kalandor, uzsorás, tolvaj és prostituált" is megpróbált hasznot húzni a város növekedéséből, ahogy ez más nagyvárosokban is megfigyelhető volt.

Akárcsak más központokban, Avignonban is rengeteg fogadó nyílt, ahol a látogatókat, az udvarok peres feleit és a javadalmak kérvényezőit elszállásolták. Ahogy Botero írta, „ide sereglenek a rangokra és magas hivatalokra vágyók, akik lenézik vetélytársaikat". Sokan a hídtól a városba vezető utca fogadóiban szálltak meg.

Mivel a pápai udvar eredetileg nem itt alakult ki, hanem később költözött ide, a „főváros"-sá válás következményei még jobban megfigyelhetők Avignon példáján, ám más székhelyeken is ugyanilyen nagy hangsúly volt az áruk és szolgáltatások biztosításán. Londonban a legnagyobb, 50 főnél több alkalmazottat foglalkoztató céhek, vagyis *guild*ek közül majdnem mindegyik foglalkozott kiskereskedelemmel – az akár több ezer mérföldre lévő területről származó árukat, legyen szó gyapjú-, szövet- vagy selyemárukról, fűszerekről, halról, sörről, szőrmékről vagy akár aranytárgyakról, eljuttatták a fogyasztókhoz.[38] Minden városnak megvolt a maga kiskereskedelmi bolthálózata és az árusok az uralkodó és környezete minden szeszélyes kérését teljesítették, feltéve ha szolgálataikat megfizették. A hasonló árucikkeket értékesítő kereskedők boltjai közel feküdtek egymáshoz. A szövetáru-kereskedőknek, a borkereskedőknek, a henteseknek, a halászoknak, a selyemáru-kereskedőknek és a fűszereseknek mind megvolt a saját helyük a városon belül. Ugyanez igaz volt a városi iparosokra is. Az aranyművesek műhelyei többnyire a városközpontban, egymáshoz közel helyezkedtek el, míg a tímárműhelyek – a munkával járó kellemetlen szagok miatt – általában a város szélére szorultak. Velencében a tímárok nem telepedhettek a legnagyobb szigetekre, csupán a Giudeccára, míg a fokozottan tűzveszélyes üveges műhelyeket szintén egy külön szigetre, Muránóra „száműzték". Ritka volt, hogy a hasonló ipart űzők műhelyei és boltjai szétszórva helyezkedtek el – ilyenek voltak például a pékségek, melyek egy-egy adott negyed ellátását tűzték ki célul.[39] A hasonló árucikkeket áruló boltok egy helyre települése ma is jellemző Delhire, és egy sor iszlám városra




A firenzei állam a közvetlen adók – többek között a kiskereskedelemre kivetett adó – összegének emelésével növelte az állami bevételeket. Az adók feljegyzését készítő írnok a befizetendő összegek mellé lerajzolta a különböző iparágakat is. A bal oldali képen egy nő csemegeárukat értékesít, a jobb oldalon pedig két aranyműves látható, amint pultjuk mögött várják, hogy nemesi kuncsaftjaik megvásárolják drága áruikat, ékszerekkel díszített öveiket és erszényeiket. A rajzok a Libro di gabelle fiorentiné*ből származnak.*

Marrakeshtől Kairóig, Isztambultól Karacsiig. Az egy helyre település ezekben a városokban nem csupán a hagyományos portékák esetében figyelhető meg, hanem az olyan új cikkek árusításakor is, mint a kerékpár, az autóalkatrész, a fotófelszerelés vagy az elektromos készülékek; egyszóval egy élő és igen széles körben elterjedt hagyományról van szó. Már említettük az uralkodók és a nemesség palotájának építésén és újjáépítésén építészek felügyelete alatt munkálkodó kőművesek, szobrászok, ácsok és freskókészítők hatalmas számát. A 13. századi Firenzében, a 14. századi Avignonban és a 15. századi Brüsszelben a gombamód szaporodó lakosság számára új városnegyedek építésével is egyre több szakembert bíztak meg.

Avignonban, akárcsak az uralkodói központokban, számtalan írnok szolgálataira is szükség volt, hiszen minden szerződés és megállapodás hitelesítéséhez és érvénybe léptetéséhez a közjegyzőnek be kellett őket vezetnie a hivatalos nyilvántartási jegyzékbe.

Ahol „legfelsőbb bírósági tárgyalásokat" tartanak, ott szükség van ügyvédekre is, akik az állam minden területéről származó peres feleket képviselik a bíróság előtt. A pereskedők és a javadalmakat kérvényezők révén rengeteg pénz áramlott az uralkodói központokba, hiszen ügyük előbbre vitele érdekében ők nemcsak az ügyvédekre és a szállásra költöttek, hanem minden olyan személy lekenyerezésére is, akitől segítséget reméltek.

Az állami hivatalok tisztségeinek betöltéséhez elengedhetetlen volt a képzettség. Nem Avignon volt az egyetlen olyan székhely, amelynek egyetemet az uralkodó anyagilag is támogatta, és amelynek legjobb tanulóit az iskola elvégzése után azonnal alkalmazták is a közigazgatásban. Párizs és 12. századi egyeteme szintén jó példa erre. A nápolyi egyetemet is azzal a céllal alapította 1224-ben II. Frigyes császár, hogy a Regno állami hivatalai számára tisztviselőket képeztessen.[40] Ugyanez volt a helyzet Lisszabonban. A 14. században uralkodói támogatással jött létre Prága, Krakkó és Bécs egyeteme is. A 15. század folyamán a kisebb fejedelemségek székhelyein is alapítottak egyetemet, például Heidelbergben. Mindazonáltal nem mindegyik székhely rendelkezett egyetemmel. Burgund Németalföld egyeteme például nem a székhelyen, Brüsszelben, hanem Leuvenben volt. Ugyanígy a Visconti-egyetem nem Milánóban, hanem Paviában, az angol egyetemek nem Londonban és West-





Minden jelentős városban éltek könyvárusok (balra), ám közel sem olyan számban, mint Firenzében. A magasan képzett arisztokrácia körében igen népszerűek voltak a pazar kivitelezésű történelmi és politikai kéziratok, a vallásos tárgyú iratok, a könnyed regények, a versek és a gyakorlati jogi kézikönyvek egyaránt. Az aranyművesekhez és a könyvárusokhoz hasonlóan a szőrmekereskedők (jobbra) is a leggazdagabbaknak szánták portékáikat. Még a legegyszerűbb szőrmék is igen drágák voltak, hiszen távolról – a Fekete-tenger partvidékéről és a Baltikumból – kellett importálni őket.

minsterben, hanem Oxfordban és Cambridge-ben jöttek létre. (Bár azt mindenképpen meg kell jegyeznünk, hogy jogi szakképzés Londonban is folyt, az Inns of Courtban.)

E városokban az orvosok, sebészek, borbélyok és gyógyszerészek is igen jól megéltek, a gazdagok ugyanis megbízható pácienseknek bizonyultak. Az egészségügyi szakemberek egy része valóban nagy tudományú orvosnak számított, mint például VI. Kelemen pápa doktora, a bubópestist leíró Guy de Chaulliac, ám sokan csak a betegek megkopasztására törekvő sarlatánok voltak.

A fejedelmek által látogatott városokban a fentieken kívül megtalálható volt a „szórakoztatóipar" is – akárcsak ma is –, ám az üzletág tekintély és kulturális érték tekintetében igencsak változatos képet mutatott. A szakma csúcsán a zenészek álltak, akiket az uralkodók és az arisztokraták egyaránt nagy számban foglalkoztattak. Alattuk foglaltak helyet a csepűrágók és az olyan népszerű szórakoztatók, mint például a medvetáncoltatók. A legalsó lépcsőfokon a prostituáltak álltak, akik egyébként a legnagyobb számban képviseltették magukat a szórakoztatóiparban. Voltak közöttük gazdag kurtizánok és egyszerű szajhák egyaránt. Az iparosokhoz és kézművesekhez hasonlóan, a prostituáltak is általában egymáshoz közel dolgoztak, így a középkori nagyvárosoknak is megvoltak a maguk „vöröslámpás" negyedei. Párizsban a prostituáltak negyedét Glatignynak hívták, és az Ile de la Citén található püspöki palota tőszomszédságában helyezkedett el, nem messze a királyi palotától és a Notre-Dame-tól. A rövid élete alatt is sokat tapasztalt François Villon a 15. századi Párizsról azt írta, hogy végeredményben minden út a kocsmába vagy a bordélyházba vezet:

Chausses, pourpoins esguilletez
Robes, et toutes vos drapilles
Ains que vous fassiez pis, portez
Tout aux tavernes et aux filles.[41]

(„Fűzött zekék, sok cifra lom,
fehérnemű, csatos cipőcske:
prédádat prédálod vakon
a lebujokra meg a nőkre.")

A szemközt látható, Pierre Pourbus által készített genti látképen megfigyelhető, hogy bár az építészeti stílus a 16. századra jelentős változáson ment keresztül, a boltosok – középkori elődeikhez hasonlóan – a vevők becsalogatása érdekében az áruk egy részét még ekkor is a bolt előtt helyezték el.

Ambrogio Lorenzetti 1337 és 1340 között készítette méltán híres freskóját (részletét lásd 90–91. oldal) a jó és a rossz kormányzás hatásáról a sienai városháza tanácstermének (melyben a Kilencek, vagyis a Sienai állam választott vezetői ülésezek) falára. Ez az egyik legkorábbról fennmaradt világi alkotás, melynek összetett szimbólumrendszeréről a kutatók máig vitáznak. A művész célja az volt, hogy a város vezetői az igazságos vezetés és az igazságtalanság következményeit mindig szem előtt tartsák. 80 évvel a kép elkészülte után a 15. század egyik leghíresebb prédikátora, (Szent) Bernardino a következőket mondta: „Amikor Sienában a háborúról és a békéről prédikáltam, eszembe jutottak a számodra festett képek. Amikor a béke képére nézek, üzleteket bonyolító kereskedőket, táncosokat, újjáépülő házakat és szőlőhegyen dolgozó munkásokat látok…” Bár az összetett szimbólumrendszer a mai ember számára nem mindig egyértelmű, az igazságos kormányzás gyümölcseit könnyen felismerhetjük a festményen. A város és az állam többi részének szoros kapcsolatát az összekötő út jelképezi. A kapun belül málhás állatok láthatók, melyeket épp megszabadítanak terhüktől. A virágzó vidéki táj és a gondozott szőlők előtt városi lakosok lovagolnak ki a kapun. Az úton éppen egy eladásra szánt malacot terelnek a városba, ahol a már a városfalon belül lévő juhokkal együtt értékesítik majd. A művész üzenete egyértelmű: az igazságos kormányzás a kereskedőknek és a földműveseknek is gazdagságot biztosít.

A bordélyházak általában állami felügyelet mellett működtek, sőt egyes bordélyok fenntartását az állam is támogatta. A homoszexualitás elleni harc során a firenzei elöljárók 1415-ben 1000 forintot tettek félre, hogy a már korábban is létező bordélyház mellett a város két különböző pontján további két hasonló intézményt állítsanak fel és rendezzenek be, így a „rosszat egy kevésbé rossz megoldással váltották fel”.[42]

Az egyes foglalkozásokat űzőkön kívül a városokban rengeteg olyan személlyel találkozunk, akik társadalmi szerepét igen nehéz lenne meghatározni. Ilyenek voltak a Petrarca által is említett „kalandorok” és tolvajok, továbbá a portások fülkéi körül lézengő, szolgai munkát keresők, alkalmazásra váró orgyilkosok, éjszakai fáklyavivők, patkányfogók és a pöcegödrök tisztítói.

Az alantas munkák elvégzésére, például Londonban a trágya elszállítására, illetve Velencében a 13. századtól a város szennyvizének csónakokon való elvezetésére a nagyvárosok maguk is sok alkalmazottat foglalkoztattak.

A lakosoknak nemcsak a város, hanem a városon belüli intézmények is nyújthattak munkalehetőséget és támogatást. A jótékony alapítványok például kórházakat tartottak fenn a szegények, a betegek, az idősek és az utazók részére.

A lélekszámra vonatkozó adatok növekedést mutatnak. Becslések szerint a legnagyobb és leggazdagabb európai országnak számító Franciaország központja, Párizs a 13. század elején körülbelül 20 ezer lakossal rendelkezett, ám ez a szám a század végére megtízszereződött. Az egymást követő pestishullámok miatti magas halálozási arány ellenére a lakosok száma nem változott egészen a 15. század elejéig. Míg a király és udvara Párizsban székelt, mindig volt remény a boldogulásra a vidékről és az ország kisebb városaiból érkezők számára. A vidéki szájhagyomány szerint a város utcái „arannyal vannak kikövezve”, a nagyvárosban remekül elboldoguló Dick Whittingtonról és Long Megről szóló legendák pedig számtalan optimista vidéki ifjút csábítottak a városba. A legendákat pedig a valóban szerencsés vállalkozó szellemű vidékiek történetei táplálták. A számtalan, kevésbé vidám kimenetelű esetről nem vettek tudomást, és feledésbe merültek. A gazdagok takarékoskodásánál sokkal nagyobb méreteket öltött a szegényeké. Történészek becslései szerint a városok lakosságának negyede rendszeresen nélkülözött, és időről időre nyomorogni kényszerült.[43] Mindez nincs messze a kevésbé fejlett mai országok adataitól, ahol a lakosság csaknem 30%-a szegénynek számít. Rengeteg optimista ifjú vált koldussá, hajléktalanná és halt meg idő előtte a nagyvárosokat körülvevő egészségtelen külvárosokban.

Minden nagyobb városban megtalálhatóak voltak a kolduló rendek házai. Ezek közé tartoztak többek között a domonkosok, a ferencesek, az Ágoston-rendiek és a karmeliták. A 13. században a ferences rend vezetője, Bonaventure elrendelte, hogy a rend összpontosítsa tevékenységeit a városokra, ahol sokkal könnyebb megélni az alamizsnából. Nem csupán a Krisztus nevében vagyonukról önként lemondók számára volt könnyebb a városokban alamizsnán megélni, hanem a nem saját akaratukból nélkülözők számára is. Emiatt minden nagyváros tele volt beteg, nyomorék kéregetőkkel, koldussorba jutott, özveggyé vált nőkkel, leányanyákkal, munkaképtelenekkel és munkanélküliekkel, akiknek nagyra törő terveit derékba törte, hogy nem kaptak vagy nem kap-





Két jelenet egy 14. századi francia kéziratból. Fent: az árkádok alatti standokon luxuscikkeket kínálnak a gazdag ügyfelek részére. A bal oldali árus az 1450–60-as években igen divatosnak számító hosszú orrú cipőket árusít. A miniatúrákon ábrázolt férfiak testtartásából arra következtethetünk, hogy ezek a cipők igen kényelmetlenek voltak, sőt kifejezetten akadályozták a gyaloglást. A jobb oldali standon tálakat értékesítenek. A tálak egy részét egy tálalószekrényen helyezték el, ahogy feltehetőleg a nemesi vásárlók is tették saját otthonukban. Jobbra: ez a kép a városok előkelő oldalának ellenpólusát mutatja be – a koldusokat.



hattak (elég) munkát. A segítségre szoruló rengeteg szegény mellett – akárcsak ma is – a városokban éltek olyan ravasz férfiak és nők is, akik a gazdagok részvétét igyekeztek kihasználni. A csalók elleni kirohanások – szintén akárcsak ma – azonban ne tévesszenek meg minket: a középkori városokban rengeteg olyan ember élt, aki szerencsétlen helyzete miatt tényleg segítségre szorult volna, többek között a magukra hagyott, megözvegyült, kisgyerekes anyák, akiknek fájdalma és nélkülözése valós problémát jelentett. A jótékonysági egyesületek, kórházak és más alapítványok segítettek a szerencsétlen helyzetbe jutottak nyomorúságán, főképpen azokban a városokban (például Firenzében), ahol a lakosság száma az újabb és újabb pestisjárványok következtében jelentősen csökkent.[44] Mindazonáltal a nagyvárosokban tapasztalt szenvedés elképzelhetetlen méreteket öltött. A leggazdagabbak és a legszegényebbek közötti szakadék mélysége sehol máshol nem volt ehhez fogható, és bár jelen kötet elsősorban a távolsági kereskedelmet leginkább ösztönző gazdagokra koncentrál, az olvasóknak nem szabad megfeledkezni a középkori városokban – akárcsak a mai Kalkuttában vagy Bombayben élő szegényekről sem.

A fejedelmi székhelyek mérete

A 94. oldalon található táblázat a késő középkori nyugat-európai nagyvárosok méretét mutatja be. Még a legnagyobb város, a 200 ezer fős lakossággal rendelkező Párizs is messze elmarad az ókori Róma méreteitől. Kisebb volt az ókor és a Bizánci Birodalom 11. században bekövetkező összeomlása közötti időszak Konstantinápolyánál is, sőt a középkori Kína legnagyobb városainál is, például Hangcsounál, melynek méreteit még a 13–14. századi európai utazók is csodálták. Az ókortól a 12–13. század fordulójáig egyetlen nyugati-európai város, még a lombardiai Milánó lakossága sem haladta meg a 30 ezer főt. A pénzben szedett bevételek tették lehetővé az uralkodóknak és a nemességnek, hogy elköltözzenek vidéki birtokaikról, aminek következtében háromnegyed évezred elteltével a városok ismét nagyarányú növekedésnek indulhattak.

Az adatok jelentős része bizonytalan, illetve sokuk igencsak vitatottnak számít. Az eddig említett nagyvárosok némelyike viszonylag gyorsan változtatta méretét. Avignon például csak 1300 után kezdett növekedni, és jelentősége 1400-ra már leszálló ágon volt. Ugyanez igaz Prágára is. Brüsszel 1400 után kezdett gyarapodni, ám 1500-ra már hanyatlásnak indult. Burgundia hercege, Szép Fülöp és a legbefolyásosabb nemesek egy része addigra már a herceg feleségének (Őrült Johanna) Kasztíliai Királyságába települt. Németalföldön nem székelt már királyi udvar, az adminisztráció központja pedig Malines (Mechelen) lett. A fejedelmi központok hanyatlása olykor ugyanolyan érdekes, mint növekedésük. Flandriának a 14. századtól nem volt székhelye; 1350-ben Gentből, 1400-ban Párizsból, 1450-ben pedig Brüsszelből irányították.

A fejedelmi központnak számító városok népességi adatai és az uralkodók bevételei közötti kapcsolat nem mindig egyértelmű. Bizonyos esetekben (lásd 65–66. oldal) az uralkodók bevételei nem tükrözték területük gazdagságát, míg máskor a városok mérete nem az adminisztráció vagy a királyi udvar jelenléte miatt nőtt meg, hanem más tényezőknek köszönhetően.

Ha összehasonlítjuk a franciaországi és angliai bevételeket, igen furcsa jelenségekre figyelhetünk fel. A 20 millió francia alattvalót kormányzó VI. Fülöp

lakosok száma	1300	1350	1400	1450	1500
200 000 k.	Párizs	Párizs	Párizs		
100 000 –200 000	Milánó Velence			Velence	Velence Nápoly Milánó
60 000 –100 000	Firenze London Genova Sevilla	Milánó Velence Firenze London Genova Avignon Sevilla	Milánó Velence Sevilla	Milánó Párizs London	Párizs Tours London Firenze
50 000 k.	Nápoly Palermo Róma Gent Bruges Verona? Barcelona? Córdoba? Bologna? Siena?	Nápoly Palermo Róma Gent Bruges Barcelona Prága Verona?	Nápoly London Firenze Genova Bruges Avignon? Róma ?	Nápoly Firenze Genova Bruges Brüsszel Sevilla Róma	*20 város, köztük* Lisszabon Palermo Róma Genova Antwerpen Lyon Brüsszel Sevilla

A legnagyobb nyugat-európai városok lakosságának feltételezett változásai. Nemcsak az előző oldalon is említett politikai változások következményeit figyelhetjük meg, hanem az először 1348–1349-ben jelentkező, majd többször újra pusztító pestis miatti általános eurázsiai népességcsökkenést is, továbbá láthatjuk a kereskedelmi és ipari hangsúlyeltolódást, mely felgyorsította Genova és Firenze zsugorodását, ám nem befolyásolta sem Velencét, sem Milánót.

nem rendelkezett háromszor annyi jövedelemmel, mint II. Edward angol király – ahogy az a lakosság arányát tekintve esetleg várható lett volna (Anglia lakossága ekkor körülbelül 6 millió fő volt). Sőt annak ellenére, hogy Párizs mérete kétszerese volt Londonénak, a francia bevételek csupán körülbelül 40%-kal voltak magasabbak az angolnál. Az aránytalanul kis bevétel abból adódott, hogy a francia királyok – V. Károlyt (1360–70-es évek) kivéve – rossz állami adórendszert tartottak fenn egészen a 15. századig, amikor is VII. Károly megkezdte a *taille* szedését.[45] Ezzel szemben az angol királyok már a 13. század végére sikeres és hatékony adózási rendszert alakítottak ki, mely a behozott és kivitt termékekre (elsősorban a gyapjúra) kivetetett vámokon alapult. Háború idején a vámokat a parlament által megszavazott segélyek, vagyis a bevételeket érintő közvetlen adók egészítették ki.

Egyes nagyvárosok, többek között Velence, Firenze és Barcelona, kereskedelmi szempontból is igen nagy jelentőséggel rendelkeztek. Más városok inkább ipari szempontból voltak fontosak. Ez utóbbiak között találjuk például Gentet, Milánót és Firenzét.

Város és vidék

A fentiekben már rávilágítottunk arra, hogy a fejedelmek, udvaruk, illetve az uralkodójuk közelében letelepülő főnemesség és főpapság rengeteg luxuscikket vásárolt. Azt azonban eddig még nem hangsúlyoztuk, hogy a középkori városokban az egyik legnagyobb gondot a lakosság étellel, itallal és fűtőanyaggal való ellátása okozta. A középkori Európa nagy tételben folyó áruszállítás-

sal foglalkozó kereskedelmi vállalatai éppen e fokozott igény kielégítése végett jöttek létre. A nagy mennyiségű árut gyakran igen nagy távolságokon át szállító kereskedelmi vállalkozások kialakulása a városok növekedésének idejére tehető. Ha a szállítás kérdése nem oldódott volna meg, illetve a vidéki termelők nem tudták volna kielégíteni a megnövekedett keresletet, a városok mérete nem növekedhetett volna ilyen mértékben. Mindazonáltal a nagyvárosok lakói mindig ki voltak téve az élelmiszerhiány fel-felbukkanó rémének.

A városvezetésnek mindig gondja volt arra, hogy a szegény lakosok éhezése ne vezessen az étel minősége és ára miatti lázadásokhoz. Hogy az elégedetlenséget csillapítsák, gyakran előfordult, hogy az állam pénzzel támogatta a kenyérvásárlást. Erre Firenzében az 1340-es évek európai éhínségének idején került sor, amikor a városvezetés nagy mennyiségben gabonát importált, melyet utána alacsonyabb áron adott tovább a városi pékeknek. A lázadásokat megelőzendő előfordult az is, hogy közvetlenül a szegényekhez juttattak el adományokat. XXII. János pápa (1316–1334) például hetente átlagosan 67 500 vekni kenyeret osztatott szét Avignon szegényebb polgárai között.

A városlakók megnövekedett igényei nélkül a vidéki lakosok termékeinek nem lett volna piaca, piac nélkül pedig képtelenek lettek volna készpénzben törleszteni lakbéreiket és adóikat, melyek lehetővé tették, hogy az uralkodók és a nemesek a városba költözzenek. A 13. században így nem csupán nagymértékű városfejlődésnek lehetünk tanúi, hanem annak is, hogy Nyugat-Európa vidéki területein piacorientált gazdaság alakult ki. Tulajdonképpen a megnövekedett pénzmennyiség és a társadalmi igények tették lehetővé, hogy a földbirtokosok vonakodó bérlőiket a piacgazdaság felé tereljék, egyre több készpénzt követelve tőlük.

A város és a vidék kapcsolata mindkét fél számára létfontosságú volt. Ambrogio Lorenzetti ezt a kapcsolatot a sienai Palazzo Publico számára a helyes kormányzásról készített festményén allegória formájában ábrázolta. A képen nemcsak maga a város, hanem a *contado* is látható. A várost és a *contadó*t egy út köti össze, mely a vidéki területeket átszelve a városkapun át a főtérre, vagyis a *piazzá*ra vezet.

A városi és a vidéki pénzhasználat a vidéki gazdaság 13. században bekövetkezett pénzközpontú átalakulását követően is igen eltérő maradt. A 13. század folyamán a pénz az évszakok változását követve érkezett vidékre, illetve áramlott ki onnan. A vidéki életet nagyban meghatározta az évszakok ciklikus váltakozása. Míg egy városban a tevékenységeket nem korlátozta az év adott szaka, a vidéki társadalom élete szorosan kötődött az éves aratáshoz. Természetesen az „aratás” jelen esetben nem csupán a búza, árpa, rozs és zab betakarítását jelenti, hanem a szőlő és az oliva begyűjtését, illetve a szarvasmarha, juh, tejtermékek és gyapjú eladásának évszakonkénti változását. A pénz vidékre áramlásának időpontját az adott terület legfontosabb termékének vagy termékeinek jellege határozta meg. A paraszti termelők többnyire igen nagy mennyiségű terméket tudtak eladásra kínálni, ám üzleteiket általában rövid időszakon belül bonyolították le, leggyakrabban egy évben egyszer, a gabona cséplését, a szőlő és az oliva kipréselését, a sajt elkészítését, a birkák megnyírását, a marhák felhizlalását, illetve az indigó begyűjtését követően.[46]

Ahogy a hosszú 13. század alatt a termelés egyre koncentráltabbá vált, egyre elterjedtebb lett a termelők specializálódása, így hamarosan az egyes területeken az előállításra legalkalmasabbnak bizonyuló termékek váltak a terület kizárólagos árucikkeivé. Franciaország néhány területén – például Bordelais-ben és Auxerrois-ban – a szántókat szőlőültetvények váltották fel, míg ezzel párhuzamosan Angliában egyes bortermelő vidékeken elkezdtek gabonát termeszteni. Az egyes területek könnyen el tudták adni egyedi termékeiket a rendszeres vásárokon, aminek következtében a vidékre hamarosan hatalmas mennyiségű készpénz áramlott. Kelet-Anglia gabonatermesztő területein a legfontosabb éves eladásra Szent Mihály napja (szeptember 29.) környékén került sor, többek között a Cambridge-hez közel eső Stourbridge vásárán. A sajt- és olívatermelő Apuliában általában évente két vásárt is tartottak: az egyiket április végén vagy május elején, a másikat pedig késő ősszel.[47] A középkori európai vásárok megalapításának időpontjai igen sokatmondóak: a vásártartást engedélyező oklevelek kiadása Angliában az 1180-as években kezdődött, és a legtöbb az 1220-as évekből maradt fenn.

A 13. századtól működő kisebb, heti vásárok léte feltételezi az év nagy részében megfigyelhető szerényebb pénzhasználatot. Ilyenkor a vidéki termelők tojást és más „kisebb" termékeket adtak el, és az értük kapott pénzt más – gyakran a városban beszerezhető – árucikkre, többek között sóra költötték.

Vásárok alkalmával azonban sokkal nagyobb mennyiségű vert arany- és ezüstpénz ütötte a parasztok markát. A gazdagabb parasztok megengedhették maguknak, hogy munkásokat fogadjanak fel. A teljes munkaidőben foglalkoztatott pásztorok és földművesek a vásár idején kapták kézhez egész éves fizetésüket. Bizonyos alkalmi munkások, például a betakarítás idejére felfogadott „aratók" is csak ilyenkor jutottak hozzá bérükhöz. Egyszóval a mezőgazdaság leginkább munkaigényes tevékenységeiben (aratásban, birkanyírásban és szüretelésben) segédkezők fizetését a nagy vásárok idején fizették ki.

A parasztok legnagyobb kiadásaira – többek között ekevas és más vasáruk vásárlására – többnyire a vásárokat követően került sor, amikor a vásárlók megengedhették maguknak az ilyen jellegű befektetéseket. Gyakran ugyanazon a vásáron vették meg a tárgyakat, amelyiken a vidék terményeit eladták a városiaknak. „Aratási időben" a szegényebb parasztok is törleszteni tudták az év során felgyülemlett adósságaikat, vagyis visszafizették a szomszédaiktól és a 13. századtól egyre növekvő számban jelen lévő, kölcsönügyletekre specializálódott üzletemberektől az év során kölcsönkért összegeket. A 13. századi Franciaországban megtalálható városi pénzkölcsönzők – zsidók, „cahorsini" vagy Astiból és környékéről származó lombardok – a törlesztőrészletek visszafizetését az év adott pontjaihoz kötötték. Egy 1230-as királyi rendelet szerint a zsidók által az Ile de France-i parasztoknak folyósított kölcsönök visszafizetésére Mindenszentekkor (november 1-jén) kellett sort keríteni. A zsidók által a parasztoknak nyújtott gabonakölcsönöket Carpentras-ban ősszel, Perpignanban pedig augusztusban vagy szeptemberben fizették vissza.

Ugyanekkor került sor az olykor pénzben szedett egyházi tized befizetésére is, továbbá az állami adók begyűjtésére. Az állami adókat készpénzben kellett fizetni, amit a hosszú 13. század során megnövekedett pénzkészlet tett le-



Az európai városok heti vásárai a 13. századtól lehetőséget nyújtottak a különféle árucikkek gyakorlatilag folyamatos árusítására. Az itt látható, 1400 körülről, Franciaországból származó képen a kereszt tövében ülő nő zöldségeket hozott a vásárra, míg mások állataikat kínálják megvételre. Bal oldalon egy kosárfonó bódéja található, középen pedig két fedett stand helyezkedik el, ahol mindenféle vásznakat és szöveteket árulnak. Hogy ez utóbbiakat vajon helyben szőtték-e, vagy esetleg a távolsági kereskedelem szállította őket ide, azt nem tudhatjuk.

hetővé. Angliában a 13. században a III. Henrik és I. Edward által begyűjtött adókat a parasztok gazdagságával arányban vetették ki: a parasztoknak többnyire a Szent Mihály napján eladásra kínált termékeik értékének tizenötöd részét kellett beszolgáltatniuk. A vidéki adók Szent Mihály napján való beszedése legalább a 17. századig, a háztartási adók bevezetéséig fennmaradt Angliában. A középkorban és a kora újkorban teljesen elterjedt volt a termények értékéhez kötött időszakos közvetlen vidéki adóztatás. Ezzel szemben a városiak többnyire egész évben adóztak főként közvetett fogyasztási adók formájában (például a városkapun bejövő árukra kivetett vám megfizetésével). A városi és vidéki adózás különbözősége rávilágít a két terület eltérő pénzhasználatára.

Az erszényükben maradt pénzt a parasztok a nagyobb kiadásokra tettek félre, például a leánygyermekek hozományára, illetve földterületük növelésére. A pénz félretétele azonban nem feltétlenül jelentette a pénzérmék gyűjtögetését. Ingatlanjaikat biztosítékként használva a parasztok gyakran kértek kölcsön egymástól pénzösszegeket. Nagyobb mennyiségű középkori pénzleletek gyakrabban kerülnek elő vidéki rejtekhelyekről, mint városokból. Az egyszerű mezőgazdasági munkások is megpróbáltak pénzt gyűjteni, hogy paraszti birtokosként új életet kezdhessenek és legyen pénzük az esküvőjükre is. Mindezen törekvések ellenére a terményeik eladásából származó összegeknek általában csupán minimális része maradt ténylegesen a parasztoknál. A pénz nagy része néhány héten belül visszaáramlott a városba. Az összeg



Albrecht Dürer itt látható képén egy 16. század eleji délnémet parasztot és feleségét ábrázolja, akik épp törpebirtokuk terményeit kínálják eladásra.

bizonyos hányadát egyből a vásáron elköltötték, és törlesztették belőle adósságaikat, illetve befizették az adókat és az egyházi tizedet. A pénz legnagyobb része azonban mégis a földbirtokosok és tiszttartóik kezén összpontosult.

A lakbérek fizetésének napját mindig a betakarított termények eladásához időzítették. Dél-Angliában például a legtöbb lakbért Szent Mihály napján (szeptember 29-én) fizették, közvetlenül a gabona eladását követően. Bizonyos esetekben a kisebb összegű befizetésekre húsvétkor került sor – feltehetőleg a bárányok tavaszi értékesítése után. Csehországban az aratás későbbre esett, így a lakbérek törlesztésére is csak október 16-án került sor. A francia Lorraine régióban a fizetések időpontja más volt: a nagyobb kifizetéseket Szent Márton napján (november 11.), a kisebbeket Szent János napján (június 24.) bonyolították. Ahol a földbirtokok közvetlen művelésben voltak, az évszakok szerepe hasonlóan fontos volt. Ezeken a területeken a földesurak gazdasági intézői kapták meg a termékek eladásából származó bevételt, ebből kifizették az alkalmazottak bérét, a tizedet és bizonyos esetekben az adókat, illetve ekevasat és más felszerelést vásároltak, és csak ezután adták át a földbirtokosoknak a fennmaradó összeget.

A leggazdagabbakat leszámítva a parasztok teli erszényei néhány hét alatt teljesen kiürültek, és tulajdonképpen az év során nem is töltődtek fel újra. A pénz egy része az aratásra felbérelt városi munkások, a városi pénzkölcsönzők, az ipari cikkeket áruló boltosok és az adóbehajtók révén visszaáramlott a városba. Egy másik részét az egyház kapta meg, a pénz legnagyobb hányadát azonban mégis a földesurak és gazdasági intézőik kaparintották meg. Mivel sok nemes az év egy részében vagy állandóan a városban lakott, az intézők által számukra eljuttatott, parasztoktól beszedett összegek is végső soron a városba vándoroltak.

A gyors, évszakos ciklikusságot mutató kifizetések hatására a pénzérmék egy bizonyos időszakban szétáramlottak, majd hirtelen újra koncentrálódtak, ahogy a város visszaszippantotta azt a pénzt, amit kiadott. Mindent összevetve vidéken két aratás közötti időszakban csak a legkisebb értékű váltópénzek voltak fellelhetőek. Egyes vélemények szerint a vidék és a város közötti időszakos pénzáramlás, mely a hosszú 13. században alakult ki, a kora újkorban is folytatódott, sőt egyes területeken még a mai napig is fennmaradt. A 16. századi Angliában a pénz nagy része Londonban és a nagyobb tengeri kikötővárosokban koncentrálódott, a 17. századi Szicíliában pedig Palermóban és Messinában összpontosult. A görögországi Zagoriban élő Sarakatsan pásztorok még az 1950-es években is csak időnként használtak készpénzt. Észak-India vidéki területein a hozomány és a lakomák miatt igen költségesnek számító esküvőkre, illetve a drágább eszközök (például traktor) megvásárlására még mindig a márciusban vagy áprilisban lebonyolított nagy gabonavásárokat követően kerül sor.

A középkor folyamán csupán Dél-Németalföld és Észak-Itália legnagyobb városait övező vidékeken tudott kialakulni a városi jellegű, egész évben tartó készpénzhasználat, hiszen ezeken a területeken az embereknek lehetőségük volt a piacra termelő mezőgazdaságból, illetve a városhoz kötődő, teljesítménybéres munkákból, például szövés-fonásból megélni.

A városi pénzhasználat igen eltérő volt a vidékitől, hiszen a városokban egész évben jellemző volt a készpénz használata. A hosszú távú utazásoknak, illetve a vidék pénzhasználatának az időszakos jellege természetesen kihatással volt a városi életre, ám ezek egyike sem zavarta meg az állandó készpénzforgalmat.

A városokban az alkalmazottak általában a nap végén, vagy egy-egy munka elvégzését követően kaptak fizetést, nem pedig évente. A városi lakbéreket évente és havonta is fizethették. Míg a városiak vekninként vásárolták a kenyeret, a vidékiek vékánként vették, illetve adták el a gabonát. Kenyeret nap mint nap vásároltak az emberek, ám a gabona beszerzésére évente egyszer került sor. A városlakók kilóra vásárolták húsokat, mialatt a vidékiek egész állatokat adtak és vettek. Egyszóval a vidékieknek ritkábban kellett készpénzt használniuk, ám amikor használni akarták, akkor mindenképp nagyobb mennyiségre volt szükségük belőle. Ezzel szemben a városi polgárok – akárcsak a mai iparosodott világ lakói – mindennap fizettek készpénzzel kisebb-nagyobb vásárlásaikért.

A nagyvárosok élelmiszerrel való ellátása

Hogyan látták el élelmiszerrel az egyes városokat? A legsúlyosabb problémákkal valószínűleg a legnagyobb nagyvárosnak, Párizsnak kellett megbirkóznia. Az 1328-ban bevezetett háztartási adóról fennmaradt feljegyzések alapján a történészek úgy vélik, hogy Párizs lakossága akár 200 ezer fő is lehetett akkoriban.[48] A polgárok nagy része készen vásárolta kenyerét a városi pékektől. A gabona adásvételének legfőbb helyszíne a Halles volt, ahol nem kevesebb mint 24 hivatalos személy ellenőrizte a II. Fülöp idején alapított *halle au blé*-ben folyó gabonakereskedelmet. A Greve-en 18, a zsidó negyedben és az Ile de la Citén pedig 12 hivatalos ellenőr dolgozott. A gabonát a városban, a Szajnán nagy számban működő, kis méretű vízimalmokban őrölték. 1323-ban az Ile de la Citén fekvő királyi palota és az északi part között átívelő Grand Pont (ma Pont au Change) boltívei alatt 13 úszó malom horgonyzott. A folyón felfelé további 50 vízimalom állt.

A párizsi piacokra többnyire a Szajnán és mellékfolyóin érkeztek az áruk, ám a gabona egy része szárazföldi utakon jutott a városba. A nagy tömegben szállított termékek esetében a szárazföldi fuvarozás sokkal költségesebb volt, mint a vízi. A gabona jelentős hányada az Oise és a Marne mentén fekvő gabonatermelő vidékekről érkezett hajókon.

Párizs legfontosabb útvonala északkelet–délnyugat irányban szelte keresztül a várost. A várost körülvevő erdőkön túl az út mentén mindkét irányban gabonatermelő vidékek terültek el: északkeleten Picardia és Artois, délnyugaton pedig Beauce. A gabona mindkét irányból szárazföldi úton érkezett Párizsba (lásd 103. oldal térképe).

Néhány olvasót talán meglep, hogy Észak-Franciaország ilyen nagy kiterjedésű területe elsősorban – a mai nagyvárosokhoz képest olyan kicsinek tűnő – Párizs ellátására koncentrált, illetve, hogy miért okozott egyáltalán fejfájást a franciáknak egy 200 ezer fős lakossággal rendelkező település élelmezése. A problémát a középkor mérsékeltebb mennyiségű gabonahozamai okozták. A 14. század első felében még a jól termő Artois-ban és Ile de France-ban is az elvetett gabonának csupán nyolcszorosát arathatták le, és ez az arány más vidékeken még alacsonyabb volt.[49] Ha nyolcszoros hozammal

számolunk, akkor a következőképp alakult a termés sorsa: a gabona egynyolcad részét félre kellett tenni vetőmagnak. Egynegyed részét megőröltették, és ebből készült a paraszti család kenyere. Évente tehát a termésnek csupán 60%-a volt eladható felesleg. Rosszabb hozamú években, illetve silány minőségű területeken csupán a termés harmada (vagy még kevesebb) volt értékesíthető felesleg. A rendszeres és intenzív vetést biztosító vetőgépek feltalálása előtt az egy hektáron elvetett mag mennyisége igen alacsony volt, kivéve azokon a területeken – többek között Flandriában –, ahol a munkát kézzel és igen nagy odafigyeléssel végezték. A problémát súlyosbította, hogy egyes területeken a földek felét vagy harmadát parlagon, vagyis bevetetlenül hagyták. Ez azt jelentette, hogy a hektáronkénti terméshozam arányaiban még annál is alacsonyabb volt, mint amit az elvetett mag és a learatott gabonamennyiség összehasonlítása sugall. A gyenge terméshozamok miatt okozott nehézségeket Párizs 200 ezer lakosának élelmiszerrel való ellátása.

Párizsban rengeteg bort fogyasztottak; a sör népszerűsége igen alacsony volt. A gabonához hasonlóan a bor is vízi úton érkezett a francia nagyvárosba, Poitouból, a Loire völgyéből és Burgundiából. Párizsban, a Szajna északi partján, a Place de Grève (ma Place de l'Hôtel de Ville) közelében, a „port de Grève" területén a Burgundiából érkező borszállító hajók számára külön kikötőket létesítettek. Ma a burgundi borokat a beaune-i borokkal azonosítjuk, pedig a késő középkori franciák két burgundi borvidéket különböztettek meg: az Auxerretől 17 kilométerre délre található, Sens és Cravant között húzódó *Basse Bourgogne*-t és a „Cravant feletti", Dijontól Mâconig tartó *Haute Bourgogne*-t.[50] A késő középkorban a Párizsba érkező burgundi nagy része Auxerrois vidékéről származott, és a Yonne folyón egyszerűen megoldható volt a szállítása (lásd 295. oldal). Egy 14. századi miniatúrán éppen a bort szállító hajók rakományát teszik partra Párizs azon részén, ahol ma a *bateaux-mouche*-okból turisták szállnak ki, akik el sem tudják képzelni, hogy ezek a kikötők valaha Párizs legfontosabb pontjának számítottak, hisz ide érkezett a városlakókat ellátó étel és ital. A bort még a 17. században is vízi úton szállították a városba. Lőrinc barát szo-

Ahogy az állatokat is saját lábukon hajtották be a városba, hogy ott levágják őket, a gabona is őröletlenül érkezett a nagyvárosokba. Párizs több mint hatvan úszó malma nem volt egyedülálló az európai városok között. A hidak alatt „horgonyzó" malmokat lapátok hajtották, és itt őrölték a Szajnán és mellékfolyóin Párizsba érkező gabonát. Ezen a 14. századi miniatúrán jól látható, hogy a gabonát kisebb csónakokon szállították a malmokhoz.





A Szent Dénes életét bemutató 1317-es illusztrációk között található ez a párizsi életkép is, melyen épp élelem érkezik a városba a Szajnán és szárazföldön kétkerekű szekereken. Nem csupán a párizsi utcák voltak kövezettek a 14. század elejére, hanem a szekerek haladását megkönnyítendő Ile de France legfontosabb útjait is jól karban tartották.

morúan meg is jegyezte *Isten jelenlétének gyakorlása* című munkájában, hogy párizsi kolostorából „nemrégiben Burgundiába küldték, hogy a barátok számára bort vásároljon, mely igen kellemetlen feladat volt számára, mivel sántaként nem tudott járkálni a hajón, csak a hordókon gurulva."[51]

A párizsiaknak nemcsak ételre s italra volt szükségük, hanem az élelmiszerek tartósításához és ízesítéséhez elengedhetetlen sóra is. Ez a Vizcayai-öböl környékének, azon belül is a Bourgneufi-öböl és Bretagne déli partjának sóaknáiból érkezett a Szajnán Rouenből Párizsba. Minden egy *livre* értékű sómennyiség után az eladónak és a vevőnek egyaránt egy *denier*-t kellett fizetnie. 1293-ban a város 10 ezer párizsi *livre* összegért megvásárolta a sóadó begyűjtésének jogát a következő nyolc évre. Mivel feltételezhetjük, hogy a beszedési jog áruba bocsátásának összege arányban volt az adószedés hasznával, arra a következtetésre juthatunk, hogy a párizsi só kereskedelme körülbelül 1,2 millió *livre* forgalmat generált.

A Szajnán nem csupán gabona, bor és só érkezett Párizsba, hanem nagy mennyiségű fa is, melyet fűtéshez, főzéshez és építkezésekhez használtak. A város közvetlen környékéről a Szajnán, az Oise-n, a Marne-on és az Aisne-n érkezett a fa Párizsba, míg a távoli, morvani erdők faanyagát a Yonne szállította. Nem meglepő, hogy a városban a csónakosoké volt a legfontosabb céh. Amikor az 1350-es években Etienne Marcel a rendi gyűlésre támaszkodva megpróbálta átvenni Franciaország igazgatását, támogatóinak nagy része Párizsból, azon belül is a csónakosok céhéből került ki, ugyanis ő volt a párizsi csónakos céh elöljárója.

Párizsba a Szajnán a Párizstól nem messze fekvő folyóparti St-Denis Lendit vásárairól is érkeztek árucikkek, ám nem minden termék érkezett vízi



A Bruges-ben készített nadrágokat leszámítva viszonylag kevés készáruval kereskedtek a középkori Európában. Az emberek többnyire kiválasztották a szövetet, majd elvitték a szabóhoz, aki megvarrta a kívánt ruhadarabot. Nem meglepő tehát, hogy az európai nagyvárosokban rengeteg kisebb-nagyobb szabóvállalkozás működött. A fenti, Franciaországból származó képen egy olyan műhely látható, ahol kiszabták az anyagokat, majd megvarrták a ruhadarabokat.

úton. Az áruk nem tudtak korlátlan hosszúságú távolságokat megtenni vízi úton, hiszen előbb-utóbb elérték a folyónak azt a pontját, ahonnan mindenképpen szárazföldi útvonalon kellett továbbszállítani őket.

Az étrend 15. században bekövetkezett javulását megelőzően az emberek többsége viszonylag kevés húst fogyasztott, ám ez a „viszonylag kevés" összességében tetemes mennyiséget jelentett a 200 ezer fős Párizsban, főleg, ha hozzászámoljuk a királyi udvar és a nemesség fogyasztását. A hűtőgép feltalálása előtt a jószágokat többnyire ott vágták le, ahol aztán elfogyasztották, így rengeteg élő állatot hajtottak Párizsba, ahol a Grand Pont északi végénél, a Châtelet közelében, a Grand Boucherie-n vágták le és adták el őket. A Párizsban elfogyasztott jószágok többségét a várostól nyugatra, Perche, Maine és Dél-Normandia egyes területein tenyésztették.

A késő középkori egyház tiltotta a hús fogyasztását pénteken, illetve böjt idején, mely tilalmat a legtöbben komolyan is vettek, és hús helyett sózott halat fogyasztottak. A hal egy részét az Északi- és a Balti-tengerben fogták ki, és onnan szállították Párizsba. A folyókból kihalászott halakat frissen árulták a Châtelet-hez közel eső Porte de Paris-n.

Míg a vidékiek megtermelték saját zöldségeiket, a városlakóknak ezeket vásárlás útján kellett beszerezniük. A Párizs környéki kertekben termesztett zöldségeket szintén a Porte de Paris-n árusították. Egy évszázaddal később, a 15. század első felében egy névtelen párizsi, aki naplójába vásárlásait ugyanúgy feljegyezte, mint az aktuális politikai ügyeket, a következő termékeket szerezte be vásárlás útján: fehérrépát, borsót, babot, póréhagymát, almát, barackot, diót, vajat és sajtot.[52]

A lakosság nagy részének óriási mennyiségű, viszonylag alacsony árú ruhára volt szüksége. Ennek egy részét a vagyonosabb polgárok biztosították, akik elhasználódott ruháikat továbbadták a szolgálatukban állóknak, vagy szabók vették meg a ruhadarabokat, akik utána átszabták őket. A ruhák egy része gyengébb minőségű, helyben szőtt gyapjúból készült. A 14. század elején Párizsban, a St-Marcel külvárosban számos takács működött, akik kifejezetten az olcsóbb gyapjú szövésére szakosodtak. Még nagyobb mennyiségű gyapjút szőttek St-Denis-ben, a királyi apátság és a Lendit vásár területének tőszomszédságában. A termék minősége a helyi gyapjú minőségétől függött. A párizsi és St-Denis-i gyapjú nem csupán a helyi igényeket elégítette ki, ugyanis a termékek egy bizonyos hányadát a „nemzetközi" kereskedelem szívta fel (lásd 240. oldal).[53] A különféle minőségű vásznakat többségében Champagne-ból vásárolták, ám olykor Artois-ból és Lombardiából is importáltak szöveteket.

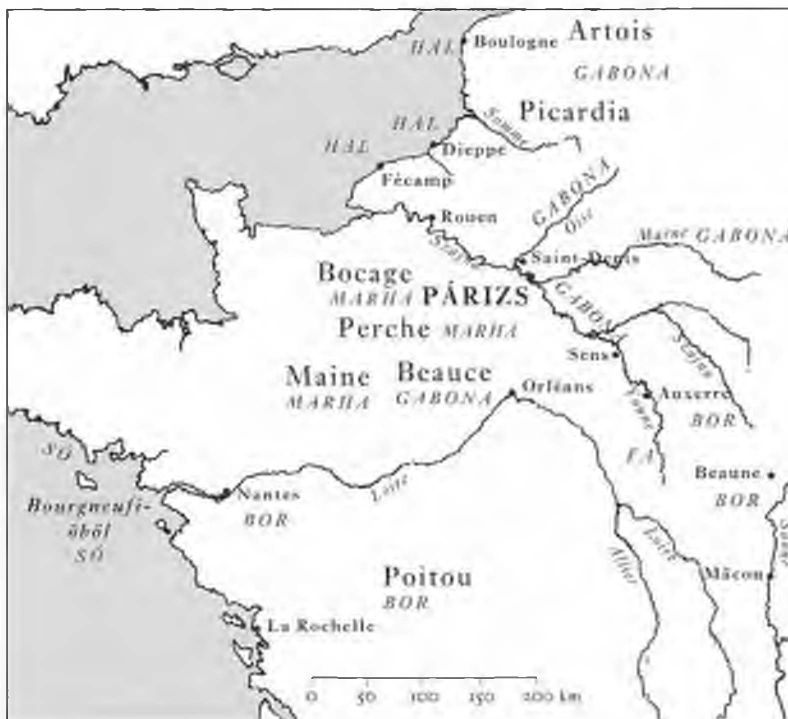
A Párizsban megfigyelhető jelenségek más nagyvárosokban is megmutatkoztak – igaz, általában kisebb arányban. A politikai központok egy részét – többek között Londont, Nápolyt és Palermót – saját országuk is el tudta látni étellel, itallal és fűtőanyaggal, míg mások nagy mennyiségű áru hosszú távú kereskedelmének kialakítására kényszerültek.

A becslések szerint a 80 ezer fős lakossággal rendelkező 14. század eleji Londont Dél- és Kelet-Anglia látta el élelmiszerrel. Párizshoz hasonlóan Londonba is rengeteg élelmiszer érkezett vízi úton. A Temze partján fekvő kikötők Oxfordtól lefelé mind küldtek gabonát, elsősorban búzát Londonba.

A kikötők közül kiemelkedő szerepe volt Henleynek. Néhány élelmiszer szárazföldi úton érkezett; például a Herfordshire-ből küldött zöldségek, árpa és maláta. Párizstól eltérően az árucikkek nagy hányadát tengeri úton, a part mentén hozták a városba. Ilyen volt a kenti kikötőkből, például Favershamból, a Medway folyó mellől, Maidstontól lefelé eső területekről, a kelet-angliai Yarmouth-ból, a kis norfolki kikötőkből és a Wash folyó nagyobb kikötőiből (Lynn, Wisbech, Boston) érkező gabona, azon belül is elsősorban árpa. A búza a Nene folyón utazott Northamptonshire-től Wisbech-ig, az árpát pedig az Ouse folyón szállították Bedfordshire-től, Huntingdonshire-től és Cambridgeshire-től Lynnig. A marhákat, disznókat, birkákat és ludakat a középnyugati területekről a kelet-angliai Fensen vagy az essexi mocsarakon át hajtották Londonba, útközben jól felhizlalva őket.[54] Az angolok sört és bort egyaránt fogyasztottak. A 15. század végén a sörfőzők londoni céhe több tagot számlált, mint a többi céh többsége. A sör ugyanabból az árpából készült, amelyből a londoniak kenyereit is sütötték. Mivel Dél- és Kelet-Anglia nem termelt elegendő bort, az ország e téren – elsősorban Bordeaux-ból származó – importra szorult. A 14. század elején évente körülbelül 20 ezer hordó bort szállítottak Bordeaux-ból Londonba. Mivel a század közepén összeomlott a gascogne-i borkereskedelem, a bor ára emelkedett.[55]

Míg Párizst el tudták látni a francia területek, Londont pedig az angol vidékek, a németalföldi és észak-itáliai városok ellátására gyakran csak távolsági kereskedelem igénybevételével volt lehetőség. Egyik dél-németalföldi város, még a flandriai grófok udvarának otthont adó Gent mérete sem érte el Londonét. Mégis, mivel a politikai és gazdasági központok egyaránt a tengerparttól Kölnig húzódó sávban feküdtek, a vidék csak a városi lakosok egy részét tudta





A térkép a középkori Párizst gabonával, borral, élő állattal, sóval, hallal és fával ellátó területeket mutatja be. Jól látható, hogy a folyók kiemelkedően fontos szerepet játszottak a gabona, a bor és a fa Párizsba juttatásában. A fenti, 15. századi francia metszeten a hajóútra előkészített boroshordók vizsgálata látható.

ellátni – annak ellenére, hogy a lehető legmagasabb hektáronkénti terméshozam elérése érdekében a vetést kézzel végezték.[56] A 14. század első felében a flandriai városok összlakossága meghaladta Párizsét, amiből következtethetünk arra, hogy milyen gondot jelentett az ellátásuk. A picardiai és artois-i gabonából így nemcsak Párizsba küldtek, hanem az északi területek felé is. Gabonát a Rajnán és a Meuse-n is szállítottak, illetve tengeri úton még távolabbról, többek között Dél-Angliából és a Balti-tenger déli partjain a 13. században művelés alá vett gabonamezőkről. Ez utóbbi kereskedelmi kapcsolatok a lakosság számának, és ezzel együtt a kereslet 14. századi csökkenésének következtében időlegesen veszítettek jelentőségükből. A 15. századra Flandria, Brabant és Hollandia együttes lakosságának száma ismét elérte a 470 ezer főt, így a városok ellátásához a század végére ismét igény volt a balti-tengeri gabonára. A 15. század végéig Bruges volt a terület legjelentősebb kikötője, ám a Balti-tenger vidékéről érkező gabona egyre növekvő hányada Antwerpenen és Amszterdamon át érkezett Németalföldre, ahol belső vízi útvonalakon szállították el az egyes városokba. A terület legterebélyesebb és egyben legnagyobb gabonafogyasztójának számító Gent megkísérelt monopoljogokat szerezni a Flandriába importált összes gabona kereskedelmére, kivéve a Bruges kikötőjén át érkező terményeket.[57]

A késő középkorban a Calais és Köln között húzódó ipari övezetben fekvő városok lakosainak húsigényét elsősorban az Utrecht Oversticht-jéhez tartozó Zuider Zee-től nyugatra, illetve a Frízföldön tenyésztett marhákkal elégítették ki. Az állatokat először Észak-Brabantba hajtották, 's-Hertogenbosch környékén jól felhizlalták őket. Csak ezután vitték őket a nagyvárosokba levágni. A 15. században Flandria, Brabant és Hollandia piacainak ellátására Dániában is neveltek jószágokat, melyeket a hamburgi marhavásárokon értékesítettek, majd Észak-Brabanton át hajtottak a nagyvárosokba. Németalföldön nagy mennyiségben halásztak heringet, így nagyböjt idején a szegények is nagyobb mennyiségben hozzájuthattak. A 14–15. században a kevésbé jelentős városnak számító Lier-ben nagyböjt idején 10–20 ezer heringet osztottak szét a szegények között. A tartósítás két módon történhetett: nedvesen (sóval) vagy szárazon (füstöléssel). Az 1420-as évekig szinte kizárólag Scaniából érkezett a hering, hordókba rakva. A 15. században azonban már Antwerpenben és Malines-ben (Mechelenben) készítették elő: kibelezték és tartósították.[58]

A Németalföldön elfogyasztott bor egy részét helyben termelték, ám rengeteget importáltak az Ibériai-félszigetről, illetve a 14. század közepén bekövetkezett pusztulásáig a gascogne-i borvidékről. Az ibériai, gascogne-i, illetve kisebb mennyiségű Loire menti és poitou-i bort Bruges-ön át hozták be az országba. 1213-ban egy francia flotta (Savary de Mauléon admirális vezetésével) elfoglalta Bruges kikötőjét, Damme-ot. Mauléon uralkodójának, II. Fülöpnek küldött jelentése nem mentes a túlzásoktól. Ahogy írja, minden reményét felülmúlja az itt talált vagyon, mely a világ minden részéről hajókon áramlik ide. Beszámol arról, hogy „a gascogne-i és La Rochelle környéki borokkal együtt olyan bogyókat is hoznak ide tutajokon, melyek elültetve az egész vidéket gyönyörű vörös ruhába öltöztetik". Egy 14. század eleji leírás szerint Bruges-ben

„a Német Királyság" területéről származó rajnai borok is kaphatók voltak, melyeket nagy mennyiségben szállítottak ide a rajnai borvidékről. A középkor vége felé azonban elsőként az észak-németalföldi, majd később a dél-németalföldi lakosság is fokozatosan áttért a borfogyasztásról a sörfogyasztásra.

Az észak-itáliai lakosság még a dél-németalföldinél is koncentráltabb volt, így ellátása még nagyobb gondot okozott a vidékieknek. Az élelmezésre váró emberek száma nagyobb volt, mint Párizsban. Bár a toszkán és lombard vidékek igen gazdagnak számítottak abban a korban, a középkori terméshozamok mellett képtelenek voltak a városok ellátására. A gabonát, bort és olajat a Földközi-tenger térségéből kellett importálni Velencén, Pisán és Genován keresztül. Az Appenninek északi városainak húsigényét Magyarországon tenyésztett szarvasmarhákkal elégítették ki, melyeket az Alpok keleti nyúlványát megkerülve hajtottak Aquilea vidéki területeire, ahol felhizlalták őket, majd továbbhajtották Észak-Itália többi városába. A magyar marhaállományból viszonylag nagy mennyiségben szállítottak a délnémet területekre is. Toscanában a juh nagyobb jelentőségre tett szert, mint a marha. Hatalmas birkacsordákat tereltek észak felé a dél-itáliai vidékekről, és egyes adatok szerint vállalkozók nem kevesebb mint 7–8000 birkát és kecskét vásároltak fel évente, hogy az Arno menti marhavásáron – közvetlen Firenze mellett, a városfalakon kívül, ahol a folyó eléri a várost – értékesítsék őket. Giovanni Villani becslései szerint az 1330-as években évente 50 ezer birka és 20 ezer kecske érkezett a városba. A birkák jelentős részét Apuliában tenyésztették, ugyanis fontos szerepük volt Toscana gyapjúval és *pecorinó*val (juhsajttal) való ellátásában. Az apuliai birkákat Foggiánál terelték össze; innen indultak 500 kilométeres útjukra észak felé. Az Appenninek középső részen, Rómától keletre található Aquilánál további – Abruzzóban tenyésztett – birkák csatlakoztak a nyájhoz. Az állatokat a lakosok elégedetlensége ellenére Perugia és Cortona utcáin át terelték észak felé, majd tovább Firenze irányába, az Arno partján. Sienába, Luccába és Pisába kisebb nyájak érkeztek hasonló útvonalon.[59]

Az észak-itáliai városok némelyike ugyanolyan gyorsan fejlődött, mint Párizs. Firenze például egy évszázad alatt nyolcszorosára nőtt: amikor a 13. század végén az előző évtizedekben kialakult új külvárosokat is körülvevő új városfalrendszer terveit elkészítették, és új városkapukat építettek, a falon belüli terület nyolcszor akkora volt, mint a 100 évvel korábban emelt falak által határolt terület. A 14. század katonai megfontolásai azt diktálták, hogy a tervbe vett új falakat ténylegesen meg is építsék, ám eddigre további külvárosok alakultak ki. Az 1320-as évekre Firenze lett a harmadik legnagyobb itáliai város. Majdnem 120 ezer ember lakott az új falakon belül, illetve a kapukon kívül közvetlenül a falak mentén egészen az 1340-es évekig, amikor – a városvezetés minden erőfeszítése ellenére – a járványok és a nyomukban járó éhínség következtében a lakosság száma jelentősen lecsökkent. Az 1340-es évek jelentették az észak-itáliai városok népességszámának csúcspontját, így ezekben az években okozott a legtöbb nehézséget a város élelmezése. 1348-tól újra és újra végigsöpört a pestis Firenzén, ami miatt a lakosok száma ismét leapadt, pedig időközben számtalan vidéki lakos költözött be a városba. Az 1400-ban lesújtó hatodik pestisjárványt követően a lakosság száma stabilizálódott; ekkor har-

madannyi lakos élt a városban, mint az 1330-as években. A 14. században felépült új városfalakon belüli terület egy nagy része így egészen a 19. századig lakatlan maradt. Miként Firenze 13. századi növekedése gyorsabb volt, mint más észak-itáliai városoké, a 14. század második felében bekövetkezett hanyatlása is látványosabb volt más városokénál.[60]

Még a politikailag oly nagy jelentőségű Velence és Milánó esetében sem beszélhetünk növekedésről az 1340-es évek után. A városok ellátásának problémája enyhült, egyrészt azért, mert kevesebb éhes szájat kellett etetni, másrészt pedig időközben fejlődtek az ellátás módszerei. A teherszállító hajók (elsősorban a gályák) befogadóképességének és hatékonyságának növekedése következtében egyszerűbbé vált a nagyobb távolságokból történő szállítás. A városvezetés által fenntartott raktárakban ínséges esztendők esetére mindig volt valamennyi tartalék, a városvezetés által finanszírozott vízelvezetési és öntözési munkák pedig az élelmiszer-termelés fokozását célozták, például Milánó környékén, ahol a város ellátására rizst termesztettek. Az ellátás javítására mindenhol kísérletet tettek, ám egyes területeken a termelés nemhogy nőtt, inkább csökkent, ugyanis a vidéki lakosok jelentős hányada a vidéki élelemtermelő életmód helyett inkább az – elképzelt – városi lehetőségek kihasználására törekedett: sokan megvásárolták a pestisben elhunyt városlakók elhagyatott házait, és beköltöztek a városba. Tették mindezt annak ellenére, hogy a városok vezetése egyre gyakrabban csökkentette, illetve engedte el a vidéken letelepülő, földműveléssel foglalkozó lakosok adóját. A földművelés adócsökkentésekkel való ösztönzéséből képet kaphatunk arról, hogy a városi vezetésnek milyen hatalmas gondot okozott a városlakók élelmezése.[61]

A nagyvárosok és a luxuscikk-kereskedelem

A mai olvasót mégsem az alapvető cikkek kereskedelme nyűgözi le, hanem az előkelők luxuscikkek iránti igénye, melynek kielégítése végett a kereskedők hosszú utazásokat tettek. A gazdag háztartások jobb ellátásra, jobb kiszolgálásra, kényelmesebb épületekre és különlegesebb ruhákra vágytak, mint az egyszerű polgárok, nem is beszélve a nemesi életformával járó külsőségekről és a költekezésről, mely megkülönböztette az előkelőket az egyszerű néptől. A gyakran világi arisztokrata családból származó egyházi előkelőségek költekezése ugyanolyan nagy méreteket öltött, mint a nemeseké. Tulajdonképpen a világi és egyházi uralkodó osztály igényeinek kielégítése volt a középkori és kora újkori távolsági kereskedelem kiváltó oka.

Henry Ford azt vallotta, hogy ő maga a felelős azért a szemléletváltásért, amelynek következtében a huszadik századi fejlett gazdaságokban a termelői oldal kapott nagyobb hangsúlyt a fogyasztói oldallal szemben. Ford gyakran hangoztatta, hogy mielőtt ő kifejlesztette volna az autók tömegtermelését, a gépjárművek előállítói rendelésekre vártak, és a vásárlók igényeit folyamatosan szem előtt tartva gyártották az autókat. Ezzel a módszerrel sikeresen ellátták a luxusra vágyókat, ám Ford – elődeitől eltérően – nem csupán ötven méregdrága, személyre szabott autót akart előállítani évente. Ugyanazt a szabványt követve nagy tömegben kezdett autókat gyártani, melyekhez olcsóbban hozzá lehetett jutni, egyből azután, hogy legurultak a gyártósorról. Ford természetesen kicsit eltúlozta saját szerepét, ám meglátásai összességében helyt-

állóak, hiszen az ő fellépése előtt egy átlagos család álmodni sem mert volna arról, hogy gépjárműre cserélje szekerét és lovait. A szabványosítás azonban nem Henry Ford találmánya volt – sok területen már a 19. században alkalmazták, sőt egyes esetekben már a középkorban is. Mindent megtettek például annak érdekében, hogy a középkorban eladásra kínált szövetek egyforma szélességű és hosszúságú tekercsekben, adott színekben és minőségben kerüljenek a boltokba. Abban azonban Henry Fordnak igaza volt, hogy a középkorban a termelés folyamatában a vevők igényei voltak az elsődlegesek, azon belül is a nemesek igényei, akik jobb ételre, italra, ruhákra, berendezési tárgyakra és a nemesi, katonai életformához elengedhetetlen – részben reprezentációs funkcióval rendelkező – árucikkekre vágytak.

A jobb lakókörülményekről már beszéltünk. Láttuk, hogy a nemesek városi házait ugyanúgy újra és újra átépítették, mint az uralkodók palotáit, így az építkezési munkálatokhoz és az épületek karbantartásához rengeteg kőművesre, ácsra és egyéb munkásra volt szükség. Arról eddig még nem ejtettünk szót, hogy a királyi palotákhoz hasonlóan ezek az épületek sokáig igen kirítak környezetükből, ugyanis – részben vagy egészben fából készült szomszédaiktól eltérően – kőből vagy téglából épültek. A fokozott tűzveszély miatt a városok lassacskán próbálták rászorítani a lakókat, hogy az újonnan épült házak mindenképpen kőből vagy téglából készüljenek, ám a nemesi otthonok pompájuk miatt ezután is igen eltértek az egyszerű polgárok szerény hajlékaitól. Az építkezésekhez rengeteg kőre volt szükség, melyet gyakran messziről kényszerültek a helyszínre szállítani. Az angliai Lincolnshire-ben található Barnack, a Normandiában fekvő Caen és a toscanai Carrara kőfejtőiből számos távoli városba szállítottak értékes követ az építkezésekhez.

A nemesi házak berendezési tárgyairól és bútorairól képet kaphatunk, ha vetünk egy pillantást a firenzei Davizzi (később Davanzati) palotára, melyet csodálatosan felújítottak, és mely ma az olasz állam tulajdonát képezi (lásd 108. oldal fényképe). A földszint nagy részét a középen található udvart körülvevő tágas loggia foglalja el. A három felsőbb szinten több fényűző szoba is található, köztük a legfelső emeleten elhelyezkedő hatalmas konyha. A fontosabb szobák falain egykor falikárpitok futottak végig, ám mára csupán a rögzítéshez szükséges kampók maradtak fenn. A kevésbé fontos szobákat faliszőnyegeket utánzó freskók borították, melyek ma is láthatók. Ezek a legkorábbi – máig fennmaradt – világi freskók közé tartoznak. Az étkezőben virágmintás freskók találhatók, melyeken papagájmotívum dominál. A legelőkelőbb vendégszoba falfestése nagyon hasonlít az étkezőére, ám papagáj- helyett pávamotívum van túlsúlyban. A második emeleten található fő hálószoba freskóin a burgund Châtelaine de Vergy szerelmi története elevenedik meg, és a legpompásabb ágyat ma egy olyan 14. századi krémszínű szicíliai ágytakaró fedi, mely Trisztán és Izolda történetét ábrázolja. Ez utóbbi korábban egy másik firenzei patrícius család, a Gianfigliazzi-família palotáját díszítette. Dél-Európa előkelőségeinek városi otthonai könnyedén felvehették a versenyt Észak-Európa földbirtokos arisztokráciájának házaival.[62]

A falikárpitok a nemesi otthonok berendezési tárgyai közé tartoztak. Mivel igen drágák voltak, egyes szobákban freskókkal „imitálták" a falikárpitok



Igen ritkán fordul elő, hogy a középkori házak bútorzata eredeti helyén marad meg. A Davizzi-család 14. századi firenzei palotájának fogadótermében a falakat falikárpitok fedték, melyek nagy részét feltehetőleg más vidékekről vásárolták. Az udvar túloldalán fekvő, fent látható étkezőt vöröses-zöld virágmintás anyagot utánzó, papagájokkal díszített freskó borítja. Míg a falikárpitok már réges-rég elenyésztek, a falfestmények – a festett fákkal és falmezőkkel – ma is láthatók. A kazettás mennyezeten szintén a vörös és a zöld színek domináltak.

mintáit. Még az uralkodók és a legnagyobb főurak tulajdonában is viszonylag kis számú jó minőségű falikárpit volt, így ezeket mindig abba az otthonukba szállíttatták, amelyikben éppen megszálltak – legyen az akár valamelyik vidéki kastélyuk vagy éppen városi házuk. Dél-Németalföld falikárpit-előállításra szakosodott városain kívül többnyire az egyes fejedelmi székhelyeken is működtek falikárpit-készítő műhelyek (lásd 276–278. oldal). 1376 és 1381 között a Nicolas Bataille vezette legnagyobb párizsi műhelyben hat hatalmas falikárpit készült V. Károly egyik testvérének, Lajosnak, Anjou hercegének. Az egyenként 24 méter hosszú és 6 méter magas kárpitok témáját az apokalipszis adta, és a mintát a király festője, a bruges-i Jehan vagy Hennequin de Bondolf tervezte meg. A kárpitok jobb oldalán álló, életnagyságúnál is nagyobb figurákkal együtt a faliszőnyegeken 14-14 különálló és igen mozgalmas jelenetet ábrázoltak, tehát összesen nem kevesebb mint 84 jelenet és 6 óriási figura látható az elkészült műveken. Jehan Bondolf a jeleneteket „*une Apocalypse en françois toute figuree et ystoriee*"-ből vette, melyet V. Károly a királyi könyvtárból adott kölcsön fivérének „*pour faire son beau tapis*" céljával.[63] Bataille műhelye Károly fiatalabbik öccsének, Jánosnak, Berry hercegének is készített kárpitokat, melyek a „kilenc hős" (három ókori, három ószövetségi és három keresztény hős) témáját dolgozták fel. V. Károly számára Bataille egy másik híres korabeli párizsi kárpitszövővel, Jacques Dourdinnel együtt készített egy óriási falikárpitot „St-Denis lovagi tornái" címmel. Nem sokkal a mester 1399-ben bekövetkezett halála előtt Bataille műhelye Károly fiatalabb fiának, Lajos orléans-i hercegnek készített falikárpitot „Thészeusz és az arany sas" címmel. A 14. század további közkedvelt, kárpitokon is feldolgo-

zott témái között találjuk a Nagy Károly- és az Arthur-mondakör történeteit, a trójai háborút, Jeruzsálem keresztes lovagok általi meghódítását, a Rózsa-regényt és a hálószobák díszítésére alkalmas más szerelmes jeleneteket.

Amikor a 15. század közepén Brüsszel a kárpitszövés központjává vált, a település fejedelmi és gazdasági központ is volt egyben, úgyhogy a termékeknek a városban székelő udvar felvevőpiacot biztosított. A kárpitokat szintén egyik otthonából a másikba utaztató Merész Károly például egyszer Caesar életéről rendelt meg egy faliszőnyeg-sorozatot. Angliai Margittal 1468-ban kötött menyegzője alkalmából több falikárpitját is Bruges-be vitette. A kárpitok némelyike éppen az alkalomhoz illő történelmi jeleneteket ábrázolt, például az első keresztény frank király, Klodvig esküvőjét, illetve Merész Károly nagyapjának, Félelemnélküli Jánosnak Liege felett aratott 1408-as győzelmét. III. Frigyes császárral folytatott 1473-as tárgyalására – melytől azt remélte, hogy királyi rangot szerez neki – Brüsszelből Trierbe küldetett rengeteg faliszőnyeget, hogy lenyűgözze a császárt. Nagy Sándort ábrázoló kárpitjai mellett az aranygyapjú mítoszát feldolgozó, Iászon kalandjait bemutató, illetve a Gideonról, Izrael kormányzójának történetéről szóló falikárpitokat is Trierbe szállíttatta. Károly a svájci hadjáratára is magával vitt néhány kárpitot, melyek közül sok a svájciak kezére jutott 1476-os grandsoni vereségét követően. Az értékes faliszőnyegeken a svájci kantonok osztoztak.[64]

A nemesi otthonokba szőnyegek is kellettek, melyeket többnyire a Közel-Keleten szereztek be a kereskedők. A „perzsaszőnyegek" ekkoriban már igen közkedveltek voltak. 1398-ban VI. Károly fivére, Lajos orléans-i herceg, és milánói származású felesége, Valentina egy tucat „*tapis de peluche*"-t vásárolt Törökországból. Emellett egy „szaracén" szőnyeget is vettek.[65] Szőnyegeket (padlóra és falra egyaránt) és terítőket Németalföldről is beszerezhettek, ahol a keleti szőnyegek európai megfelelőit gyártották és exportálták Bruges-ön keresztül az európai nagyvárosokba.

A gazdagok házaiban a bútorok többnyire személyes használatú szobáikban összpontosultak, a nagy közös használatú termekben csak viszonylag kevés bútort helyeztek el.[66] Különböző múzeumokban – többek között a New York-i Cloistersben, a brüsszeli Cinquantenaire-ben, a párizsi Clunyben, a firenzei Bargellóban, a nürnbergi Német Nemzeti Múzeumban és a londoni Victoria és Albert Múzeumban – rengeteg késő középkori bútordarab található. Legnagyobb számban ládák maradtak fenn, melyek némelyikét, például a festett vagy csodálatosan faragott menyegzői ládákat, a legkülönlegesebb fennmaradt berendezési tárgyak között tartják számon. Sok asztal, kidolgozott pad, finoman kimunkált szekrény és ünnepélyes alkalmakkor használt szék is átvészelte az évszázadok zűrzavarait. A legszebb darabok természetesen azok, amelyeket érintetlenül hagyott a változó divat. A bútorok eredeti elrendezési stílusát a firenzei Davazanti-palotában és a párizsi Cloisters múzeum flamand termében sikerült legjobban megőrizni. Az utóbbiban a bútorokat a teremben található 15. századi festményen látható elrendezés szerint helyezték el. A bútorok elrendezésére vonatkozó bizonyítékokat kizárólag a korabeli festmények hátterének vizsgálatával szerezhetünk. Az egyik igen sokatmondó kép az Etienne Chevalier számára készített Órák Könyvében talál-



A Davizzik rangban közvetlenül a hat legbefolyásosabb firenzei család mögött álltak, palotájuk kényelmének és pompájának kiélvezésére azonban nem volt túl sok lehetőségük: az építési munkálatok befejezését követően száműzték őket a városból. Ezután több sikertelen összeesküvést szerveztek az őket száműzők hatalmának megdöntésére. Az 1420-as években a Davizzi-palota lett az eddigre szinte egész Toscanát magában foglaló Firenzei Állam adókivetési központja. A 16. században kénytelenek voltak eladni a palotát a politikában ügyesebben laviroző Davanzatiknak, akik az épületet egy felső loggiával bővítették ki. A fent látható homlokzat egy sor termet rejt, melyek a belső udvart övezik (szemközt). A palotát a 19. században állították helyre, hogy az ide látogatók bepillantást nyerhessenek egy késő középkori firenzei arisztokrata család életébe.



A Jelenések Könyv*ének eseményeit ábrázoló – Nicolas Bataille párizsi műhelyében Anjou hercege számára 1377 és 1382 között készült – hat nagyméretű falikárpit (lásd 108. oldal) különleges volta már a szövés alatt világossá vált. A kárpitok sokáig a helyi székesegyházban voltak, ma egy kizárólag számukra épült angers-i múzeumban gyönyörködhetünk teljes pompájukban. A fenti képen látható, ellenségeiket lerohanó hat méter magas lovaskatonák az egyik falikárpit bal oldali szélét foglalják el, a kárpiton található 14 jelenet egyikeként.*

ható Fouquet-miniatúra, mely Keresztelő Szent János születését ábrázolja. A különleges bútorok a vagyon és a tekintély szimbólumainak számítottak, ám ezek az árucikkek nem ösztönözték a távolsági kereskedelem élénkülését, ugyanis a bútorok többnyire az egyes nagyvárosokban készültek.

A nemesség otthonait többször kellett kivilágítani, mint az egyszerű polgárházakat, világításra pedig a kellemetlen szagú faggyúgyertyák helyett illatos méhviaszból készült gyertyákat használtak. Az uralkodói palotákban minden alkalommal új gyertyát gyújtottak meg, így a palotákban dolgozók jelentős mellékjövedelemre tehettek szert a még felhasználható gyertyacsonkok értékesítésével. A gyertyákat az egyes nagyvárosokban állították elő, ám mivel gyertyaigényük igen jelentős volt, a viaszt gyakran távolabbi vidékekről kellett importálni. A 14. században Bruges-be Oroszországból, Magyarországról és Csehországból érkezett a viasz (lásd 304–305. oldal).

A luxuscikknek számító étel és ital iránti kereslet

A nemesek nem csupán az egyszerű polgárokénál kényelmesebb otthonokra és különlegesebb bútorokra vágytak – mely igény a helyi iparra és a távolsági kereskedelemre egyaránt ösztönzőleg hatott –, hanem jobb ételekre is. A jobb étkezés gyakran csupán annyit jelentett, hogy az előkelők több ételt, azon belül is több húst fogyasztottak, mint mások. A fennmaradt elszámolások szerint a nemesi háztartások élelemre költött pénzmennyiségének fele húsra és

halra ment el. Ez igen eltért a szegényebb lakosok étrendjétől, akik a táplálkozás 15. századi változásáig túlnyomórészt gabonaféléken éltek. A gazdagok így hatalmas mennyiségű fehérjét fogyasztottak, elképzelhető, hogy naponta akár 4000 kalóriának megfelelő adagot. A felső rétegek étrendje tehát nem volt kevésbé egészségtelen, mint a szegényeké, sőt mivel az előbbiek kevesebb zöldséget fogyasztottak, táplálkozásuk talán még az alsóbb rétegekénél is egészségtelenebb volt.[67] A különleges alkalmakhoz kötődő óriási lakomákról szóló leírások – mint például Olivier de La Marche részletes feljegyzései az általa rendezett burgundiai lakomákról – mind megemlékeznek arról, hogy az ilyen alkalmakkor egymás után fogyasztották a különféle húsételeket.[68]

Az ételek elkészítési módjáról a II. Richárd angol király kérésére 1390 körül összeállított *Forme of Cury* című receptkönyvből tájékozódhatunk. A könyvben található majdnem kétszáz különböző recept rávilágít arra, hogy a királyi és nemesi konyhákban az ételek elkészítésekor milyen nagy mennyiségben használtak fűszereket.[69] A fennmaradt itáliai receptek hasonló szokásokról tanúskodnak. Az Ázsiából Európába érkező bors, szegfűszeg, szerecsendió, fahéj és gyömbér nagy része a nemesi háztartásokban kötött ki, akárcsak az Európán belül termesztett sáfrány és koriander.

A nemesek nemcsak húsból és fűszerekből fogyasztottak többet, mint az átlagos polgárok, hanem többféle étel is került az asztalukra. A vadászat mindig is – sok helyen hosszú ideig kizárólagosan – a nemesi életformához tartozó tevékenységnek számított. Ennek következtében a nemesek rengeteg vadhúst ettek, sokkal többet, mint a közönséges polgárok általában. A vaddisznó, a



A középkori otthonok berendezéséről csak a korabeli festmények alapján alkothatunk képet. A flandriai Orák Könyvének *itt látható illusztrációja Keresztelő Szent János születését ábrázolja. A képen megfigyelhető a 15. századi vagyonos flandriai házakra jellemző berendezés: az elfüggönyözött ágy, a könyveket és a családi iratokat rejtő láda, az elegáns asztal, a vizeskancsók, a tálak és a Meuse-völgyi Dinant-ból származó réz gyertyatartó, továbbá háziállatok. A háttérben egy hasonlóan kényelmes nappali látható.*



Párizsi boltok a 16. század elején egy francia kéziratban. A kőépületben helyet kapott, borbélyedényekkel teli borbélyüzletben a mester épp egy vendéget borotvál. A szomszéd (favázas) házban három szőrmekereskedő látható, akik éppen egy szürkemókusprém köpenyt mutatnak a potenciális vásárlóknak, ám úgy tűnik, nem sikerült felkelteniük a kép előterében látható alakok érdeklődését.

szarvas, a hattyú és a fácán mind nemesi ételnek számított. A halakat nemesi tulajdonban lévő halastavakban, a nyulat pedig nyúlketrecekben tenyésztették az arisztokraták számára. A konyhaművészet olykor a szem és az ízlelés megtévesztésére olyan rafinált megoldásokhoz folyamodott, mint például a szárnyasba töltött szárnyas hús. A fogyasztás egy része azonban nem ösztönözte sem a távolsági, sem a helyi kereskedelmet. A párizsiak által elfogyasztott vadat a várost körülvevő erdőkben ejtették el. Akadtak persze kivételek is. Bár a tengerparttól távol élők többnyire sózott heringet vagy helyben fogott folyami halat ettek – feltéve, ha egyáltalán megengedhették maguknak a halfogyasztást –, friss tengeri hal iránt is megmutatkozott némi kereslet. Párizsban Szent Lajos király korától a Halles-en lehetett – igen drágán – friss tengeri halat vásárolni. A La Manche csatorna menti halászattal foglalkozó településekről, a Szajnától északra fekvő felső-normandiai Fécamptól Boulogne-ig rengeteg hal érkezett Párizsba. Ami a tengerparton mindennapi tápláléknak számított, Párizsban luxuscikk volt. A különleges halak egy része azonban sokkal távolabbi vidékekről érkezett a városba. Amikor Pedro Tafur 1438-ban a krími Kaffába utazott, fontos felfedezést tett:

> Míg itt tartózkodtam, elmentem a Don folyóhoz… Itt hajókra rakják a folyóból fogott halak egy részét, elsősorban a tokhalat… mely nagyon finom frissen és sózva. Kasztíliában és Flandriában is lehet ilyen halat enni, ugyanis ide szállítják… Az ikrákat összegyűjtik, majd Görögországba és Törökországba szállítják, ahol ezeket kaviárnak nevezik.[70]

A távolsági kereskedelmet ösztönző nemesi ételfogyasztást a fenti leírás jól jellemzi. A rizs- és narancsfogyasztás, illetve az olivaolaj felhasználása a főzésben igen különlegesnek és egzotikusnak számított Észak-Európában. A déli területeken ugyanezek az árucikkek teljesen hétköznapi termékek voltak. Ezek az áruk rengeteg kézen mentek át, mire elérték az európai fogyasztókat. A svéd arisztokrácia például rengeteg európai, afrikai, levantei és keleti ételt vásárolt Stockholmban a Hanza-kereskedőktől.[71] A Hanza-kereskedők természetesen nem maguk termelték ezeket a cikkeket, hanem Bruges-ben vásárolták meg őket, más országokból érkező kereskedőktől. A külföldi kereskedők csoportjai közül az itáliai tett szert a legnagyobb jelentőségre, közülük is a velencei, a genovai, a firenzei, a luccai és a sienai kereskedők játszottak kiemelkedően fontos szerepet. A 15. századig ezek az itáliai kereskedők uralták az európai áruforgalom nagy részét. A 14. század első felére minden fontosabb európai nagyvárosban kialakultak az itáliai kereskedők kolóniái, ám a kisebb központok nem biztosítottak elég nagy felvevőpiacot ahhoz, hogy az itáliai kereskedők állandó képviseleteket létesítsenek ezeken a településeken.

Németalföld egyes fejedelemségeiben az uralkodók és a nemesség által generált kereslet szintén nem volt elég kiterjedt ahhoz, hogy az itáliai kereskedők állandó kolóniákat hozzanak létre a fejedelmi székhelyeken. Ám egyesült vásárlóerejük már jelentősnek tekinthető. Összkeresletük Bruges-ben jelentkezett, így az itáliai cégeknek megérte állandó képviseletet kiépíteni a városban. Ugyanígy a velenceieknek megérte, hogy költséges fenntartású, keleti fűszerekkel teli gályáikat Bruges-be küldjék annak ellenére, hogy a település hiva-

talosan nem volt főváros. Bruges-ben a fűszerekből nemcsak Flandria és Hainault-Hollandia grófjai, Brabant hercege és az arisztokrácia vásárolt, hanem számos rajnai kereskedő is, akik utána továbbadták az árut a mai Németország nyugati vidékén fekvő kisebb fővárosok előkelőségeinek. Emellett Hanza-kereskedők is érkeztek Bruges-be (elsősorban Lübeckből), akik az északi német területek kevésbé jelentős fővárosaiban és a balti államok központjaiban, például Stockholmban árulták az itt megvett fűszereket. Amikor Pedro Tafur 1438-ban ellátogatott Bruges-be, a következőket írta róla:

> Kétség sem férhet ahhoz a tényhez, hogy a luxus istennőjének igen nagy hatalma van itt. Ez a város nem a szegényeknek való, akiket egyébként nem is fogadnak szívesen. Bruges a gazdagoknak való, akik nem bánnak szűkmarkúan pénzükkel, hiszen ebben a városban minden megtalálható, amit a világ valamely pontján előállítanak.

Ezután felsorolt néhány árucikket, különleges hangsúlyt helyezve az érdeklődését felkeltő, luxuscikknek számító ételekre:

> Láttam itt Kasztíliából származó narancsot, mely olyan friss volt, mintha most szedték volna a fáról, továbbá görög bort és gyümölcsöket, ugyanolyan bőséges mennyiségben, mint abban az országban, ahonnan származnak. Rengeteg alexandriai és levantei édességet és fűszert is kínálnak – az embernek az az érzése, hogy nem is európai városban van.[72]

Az Andalúziában fekvő Córdobából származó Tafur természetesen elsőként a tágabb értelemben vett szülőföldjéről, Kasztíliából származó narancsokat vette észre. A citrusfélék (a citrom, a zöldcitrom és a keserű-, más néven sevillai narancs) arab közvetítéssel Indiából kerültek a Földközi-tenger térségébe. Ezek a gyümölcsök a 10. században honosodtak meg Tafur szülőföldjén, ahol a keresztény reconquista után is nagy mennyiségben termesztették őket. Az édes, más néven kínai narancs csak a 16. században terjedt el Európában. Bár a friss citromot nem nagy mennyiségben és nem nagy értékben szállították a városba, jelenléte mindenképpen fényt vet a 15. századi Bruges-ben kapható árucikkek elképesztő sokféleségére. 1421-ben, amikor VI. (Őrült) Károly élete utolsó szakaszában magas lázzal küzdött, orvosai elrendelték, hogy fogyasszon narancsot és gránátalmát. Mivel Párizsban ezek a gyümölcsök nem voltak kaphatók, levelet írtak Jó Fülöp flandriai grófnak, aki Bruges-ből küldött is a gyümölcsökből: „*cinq quarterons (125) de pommes d'orange et trente pommes de grenade, bien enfardelés*".[73] A Pedro Tafur által is megemlített görög gyümölcsök jelentősége meghaladta a kasztíliaiakét. A görög szárított szőlő, vagyis mazsola – a szárított fügével egyetemben – a 14. századtól két kereskedő feljegyzéseiben és a 15. századi *Libro di Mercantantie*-ben is szerepel *uve passe* és *racino seco* néven. A görög *uve passé*t Chiarenzában és Patrasban rakták hajókra *modius*onként (kb. 6,67 kg), majd Anconába és Velencébe szállították, ahonnan egészen Firenzéig eljutott. Az 1430-as évekre a velenceiek és a firenzeiek már Bruges-be is szállítottak belőlük, amivel még Tafur érdeklődését is felkeltették. A mazsola és más bogyók észak felé irányuló kereskedelme a 16–17. században is folytatódott, sőt az angolok és a hollandok irányításával még nagyobb méreteket öltött.



A fűszerkereskedő boltja fedett előterében az élénkítő hatású „bon Ipocras"-t hirdeti, mely borból, fahéjból és más fűszerekből készült főzet volt. A pulton látható egy feldarabolásra váró cukorsüveg, továbbá mindenféle fűszer két tálban és egy zárt dobozban elrendezve, illetve az árus háta mögötti polcokon edényekbe töltve. Mindezen árucikkek európai értékesítését a Párizstól az Indiai-óceánig húzódó fűszerkereskedelem tette lehetővé.

Az egy évszázaddal Tafur előtt alkotó ismeretlen író a 14. század eleji bruges-i kereskedelemmel kapcsolatban hasonló árucikkeket jegyez fel, mint kasztíliai utódja:

> Ezek azok a királyságok és területek, ahonnan Bruges-be és Flandriába áru érkezik, melyeket innen további vidékekre szállítanak. A Jeruzsálemi Királyságból, az Egyiptomi Királyságból és Szudán területéről bors és más fűszerek érkeznek. Az Örmény Királyságtól gyapjút és fűszereket vásárolnak.

Az ismeretlen író a lényegre tapintott, amikor a borsot külön megemlítette. Ez volt az Európában is használt indiai fűszerek legolcsóbbika, így nem véletlen, hogy ezt fogyasztották a legnagyobb mennyiségben.

Az itáliai kereskedők által Alexandriából és a Levantéből az európai nagyvárosokba importált és ott *speziali* vagyis fűszeresek által értékesített „fűszerek" kategóriája sokkal szélesebb volt, mint a fűszerekről alkotott mai elképzelésünk. Akkoriban például a cukor is fűszernek számított. A velenceiek és a genovaiak elsőként a muzulmán Egyiptomból és Szíriából hoztak cukrot Európába, melyet később a Földközi-tenger keleti részén elhelyezkedő szigeteik (Ciprus, Kréta) cukornádültetvényein termesztettek. Az európai nagyvárosokban a cukrot cukorsüveg formájában árusították, és a nemesi háztartásokban édesítőszerként kezdte kiszorítani a mézet. Mi több, nagyszabású vacsorák alkalmával a cukor nagy jelentőségre tett szert, hiszen egyedi, ehető „építményeket" is készítettek belőle, nem is beszélve a hasonlóan különlegesnek számító kandírozott gyümölcsök előállításában való fontos szerepéről.

Nem csupán a cukor számított fűszernek, hanem a gyógyszeralapanyagok jelentős hányada is. Firenzében a *speziali* és a *medici* közös céhbe tömörültek. A fűszerek velencei gályákon való szállításának költségét a gyógyszerészek és fűszeresek boltjaiba kerülő cikkek magas ára fedezte. A kelet-kínai óriás rebarbara hashajtóként használt szárított gyökerét, illetve a csodaszernek számító *thiriacum* összetevőit más fűszerekkel – többek között borssal és szegfűszeggel – együtt importálták.

A nemesség nem csak jobb táplálékhoz jutott hozzá, hanem jobb italokhoz is. A „jobb" ital – akárcsak a „jobb" étel – gyakran csak annyit jelentett, hogy a gazdagok nagyobb mennyiségű italt fogyaszthattak, mint szegényebb polgártársaik. Az uralkodók és arisztokraták által nagy mennyiségben fogyasztott bor többnyire ugyanazokról a területekről származott, mint az egyszerűbb asztalokra kerülő nedű. Londonban a 14. század közepéig az angol nemesek és a köznép egyaránt főként gascogne-i bort ivott. Természetesen a Londonba érkező vörösborok között – akárcsak ma – voltak silányabb és jobb minőségűek egyaránt, ám ezeket nem határolták el egymástól olyan élesen, mint ahogy azt a 19. század óta teszik.

Londonban a város Vintry nevű részét a borkereskedőknek adták át, akik más iparosokhoz hasonlóan egymáshoz közel tevékenykedtek. Egyesek az egyszerűbb, míg mások a jó minőségű borokkal foglalkoztak. Az utóbbiak közé tartozott Jean de Gisors, aki 1240-től saját (nemrégiben feltárt) mólóval

rendelkezett, és a király, III. Henrik is rendszeres ügyfelei közé tartozott. A legjelentősebb borkereskedők, akárcsak a király ellátására szakosodott más kereskedők, nem csupán vagyonukat növelhették, hanem hatalmukat is. De Gisors húsz éven át töltött be különféle fontos városi tisztségeket: egy ideig a sheriffi rangot birtokolta, majd két ízben is polgármesterré választották. A százéves háború kirobbanásával véget ért az olcsó borok kora, ám a gazdagok ezután is be tudták szerezni elsőrangú italaikat, elsősorban Portugáliából és Spanyolországból. A 15. századra a jerez-i és portói borok nagy népszerűségnek örvendtek Londonban – akárcsak ma.

Londonhoz hasonlóan, a párizsi előkelőségek és a francia köznép által fogyasztott borok származási helye általában megegyezett, ám az uralkodó osztály hozzájuthatott a Côte de Beaune borvidékének messze földön híres boraihoz is. A leghíresebb burgundi borok természetesen a Gentben, majd Brüsszelben koncentrálódó flandriai nemesség asztalán is helyet kaptak. Emellett a 14. században Avignonba is szállították belőlük, ahol a pápa és a bíborosok megengedhették maguknak, hogy kielégítsék kényes ízlésüket, és elegendő pénzzel rendelkeztek a megfelelő borospincék fenntartásához.

Voltak olyan drága borok is, amelyeket kizárólag a leggazdagabbak engedhettek meg maguknak. A legkülönlegesebbnek a malvázia számított, melyet Dél-Görögországban állítottak elő korlátozott mennyiségben, és a peloponnészoszi Monemvasián keresztül exportálták. A szőlőtőkék egy részét a 15. században Madeirára telepítették, és az itt termelt bor még híresebb és drágább volt, mint görög „őse" (lásd 293–294. oldal).

A nemesség elsőrangú ételét és italát természetesen nem lehetett egyszerű edényekben tálalni. Az előkelők rengeteg ezüst- és néhány aranyedénye elsősorban reprezentációs célokat szolgált. Mindennap használt edényeik többnyire ónból és rézből készültek, nevük – *dinanderie* – származási helyükre, a liège-i püspökség területéhez tartozó Meuse-völgyi Dinant-ra utal. Ezeket Flandrián át szállították Bruges-be. A 15. században Dinant helyét Malines (Mechelen), Antwerpen és Nürnberg vette át, és a nemesi asztalok rézedényeinek többségét az utóbbi három városban készítették (lásd 269. oldal).

Az ón- és rézedényeken kívül a nemesi háztartásokban előkelő fazekastermékeket is találhatunk, például majolikákat, vagyis ónzománcos égetett cserépedényeket. A majolikát a muzulmán világban kezdték először gyártani, majd a keresztény reconquistát követően a Valenciában fekvő Manises-ben is megkezdték készítését. Innen rengeteg nemesi család rendelt saját címerükkel díszített egyedi edényeket. Idővel a faenzai fazekasok elkezdtek a spanyol majolikát utánzó fajanszedényeket gyártani, melyek hamarosan nemcsak Észak-Itália, hanem egész Európa piacain is kiszorították a spanyol termékeket, ám a helyi fazekasok termékei hamarosan átvették a faenzai fajansz szerepét. A 16. századra a fazekastermékek piacán a delfti iparosok árucikkei számítottak a legkeresettebb termékeknek.

Az előkelő embereknek poharakra és más üvegedényekre is szükségük volt. Eredetileg ezeket is a velenceiek hozták Európába a levantei térségből, elsősorban Szíriából. Nem telt el sok idő, és a velenceiek – a szíriai mintákat továbbfejlesztve – saját üvegárukat állítottak elő és adtak el szerte Európában.

Nemsokára a velencei üveget importálására szakosodott délnémet kereskedők is ráébredtek, hogy még nagyobb bevételre tehetnek szert, ha az árut ők maguk, helyben készíttetik el (lásd 270–271. oldal).

A luxuscikknek számító ruházat iránti kereslet

Az uralkodók és a nemesek részéről a legnagyobb kereslet a ruhaneműk és a bútorszövetek iránt mutatkozott. A legnagyobb francia és angol urak számos szabóval rendelkeztek. A szabóknak természetesen muszáj volt követni az újabb és újabb divathóbortokat, márpedig ezek gyorsabban követték egymást, mint az építészetben.[74]

Bárhogyan is alakult épp a divat, a gazdagok mindig jobban öltöztek, mint szegényebb kortársaik, illetve ruhájuk stílusáról már első pillantásra megállapítható volt előkelő rangjuk. A ruházat jellegét időről időre a fényűzést korlátozó törvényekkel szabályozták, melyek értelmében a szegényebb rétegek számára tilos volt a gazdagok öltözködésének utánzása. A társadalmi rangok közötti ilyetén különbségtétel egészen a divatos ruhák olcsó tömegtermelésének megjelenéséig, vagyis a 20. századig fennmaradt.[75] Bármi volt is az éppen aktuális divat, a nemesség szabói nem helyi szövésű olcsó anyagokat, hanem távoli vidékekről importált különleges textíliákat használtak. Hosszú ideig a nehéz és rendkívül drága németalföldi szövetek voltak közülük a legkeresettebbek, melyek utánzatait a 14. század elejétől Toscanában és később Angliában is gyártani kezdték. A selyem még drágább volt; főként az eredeti kínai selyem, mint például a zaituni „szatén". A kínai selyem mintájára Bizáncban és a muzulmán Közel-Keleten – sőt később Európában – is gyártottak finom textíliákat, mint például a damaszkuszi „damasztot". Elsőként a luccai selyemszövők állították elő a finom keleti textíliák európai változatát, ám hamarosan a bolognai, firenzei, velencei és genovai textilkészítők is követték példájukat, gyakran a Luccában alkalmazott technológiát továbbfejlesztve, így az európai nagyvárosok textilkereskedői rengetegféle szatént, damasztot, bársonyt és (arany)-brokátot vásároltak fel az itáliai iparosoktól. A pazar textíliákat még különlegesebbé tehette az egyedi hímzés. A londoni hímzők gyártották a legszebb és legkeresettebb hímzést, az *opus anglicanum*ot, mellyel leggyakrabban az Itáliából behozott selymeket díszítették. Ez a hímzésfajta olyan drága volt, hogy kizárólag az uralkodói családok és a legmagasabb rangú állami és egyházi előkelőségek engedhették meg maguknak.

Alsóneműk és könnyebb viseletek készítéséhez a szabók a kiemelkedő minőségű champagne-i vagy az olcsóbb artois-i és lombard vásznat használták, melyeket a szíriai vásznakkal (és azok lombard utánzataival) együtt erre a célra importáltak. Elterjedtek voltak a pamutvászon anyagok is, mint például a lombard pamutbársony, illetve ennek Ulm környékéről származó délnémet utánzatai.

A szövetáru-kereskedők és a selyemáru-kereskedők mellett bundák és prémek adásvételére szakosodott szőrmekereskedők is működtek, akik írországi és észak-oroszországi szőrmékkel látták el az előkelőségek szabóit. A bőrkereskedők és a vargák tevékenysége is igen fontos volt: norvég és más országból származó kecskebőrből vagy különleges minőségű pisai bőrökből a Córdobában alkalmazott módszereket követve kesztyűket és cipőket készítettek (lásd 334–338. oldal).



Az itt látható, 1390-es évekbeli milánói szabóműhelyt ábrázoló kép Giovannino de' Grassi műhelyében készült a Tacuinum Sanitatis *milánói hercegnek szánt példányának „gyapjúruházat" című oldalához. A mester ollóval a kezében épp az anyagot szabja hatalmas asztalánál, három segédje (egyikük az asztalon ül, keresztbe tett lábbal) pedig a ruhadarabokat varrja. A kész ruhák egy rúdra akasztva várják, hogy felpróbálják őket. A* Tacuinum *egy másik példányában egy ruhát próbáló vásárló látható. A képhez tartozó szöveg szerint a legjobb gyapjúruhák flandriai szövetből készülnek. A leírás szerint a gyapjú durva tapintása nem irritálja a bőrt, ha a gyapjúruha alatt vászonból készült alsóruházatot viselnek.*

A textilkereskedők – akárcsak a hímzők, a mészárosok, a borkereskedők és a prostituáltak – többnyire egymáshoz közel dolgoztak. Párizsban például a Halles egyik legrégebbi részen csoportosultak. Ugyanitt 1263-ra a selyemárukereskedők is szereztek maguknak egy kisebb területet, ahogy az elkövetkező két évtizedben, III. Fülöp uralkodása alatt a bőrkereskedők és a vargák is. Bár azt gondolnánk, hogy az iparosok és kereskedők egy helyre telepedésének a vásárlók csak örültek, valójában rengeteg csalásra volt példa. Sokszor hoztak törvényeket, melyek tiltották az igazságtalan versenyt. A pápai székhelyként funkcionáló Róma szövetáru-kereskedőire vonatkozó 13. század közepén kiadott statútumba belefoglaltak egy külön fejezetet arról, „hogyan kell körbevezetni a boltban a vásárlókat és hogyan kell megmutatni nekik az árut". A fejezetben a következő olvasható:

> Ha egy kereskedő kiteríti áruját, hogy a vásárló jobban szemügyre tudja venni, más kereskedőnek tilos a vásárlónak saját áruját ajánlgatni mindaddig, amíg az első kereskedő össze nem csévélte, és helyére nem rakta portékáját. Egyszerre csak egy kereskedő kísérhette a bolt sötétjéből a fényes utcára a vásárlót; a szöveteket nem szabad összehasonlítani és tilos egymás ügyfeleinek elcsábítása is.[76]

A középkori uralkodók és az udvartartásukba tartozók ruházatának legrészletesebb leírásai mind irodalmi alkotásokban találhatók, így felmerül a kérdés, hogy vajon mennyire hitelesek. Ahogy Raymond van Uytven professzor bölcsen megjegyezte:

> Hogy megragadja az olvasók figyelmét, az irodalmi alkotásnak valóságosnak kell tűnnie. Az író – szárnyaló képzeletével – természetesen idealizálhatja a műben megjelenő személyeket, tárgyakat és eseményeket, ám ezek konkrét megjelenése mindig az író világának valóságát fogja tükrözni. Megjegyzései és összehasonlításai korának közvéleményét reprezentálják. A hősköltemények lovagjai kétségtelenül vagyonosabbak, a hölgyek pedig szebbek és elegánsabbak, mint amilyenek a valóságban voltak, ám az író csak olyan ruhákba öltöztethette szereplőit, amilyeneket ő maga is ismert.[77]

Béroul *Tristan* című művében – mely az ismert történet legkorábbi változatának tekinthető – a hősnő, Yseut, Marc király felesége és egyben Trisztán szerelme hermelinprém szegélyű bagdadi selyemköpenyt viselt. Váll alá érő haját arannyal díszített kendő fedte. Béroul tovább fokozza a hatást, amikor leírja Marc király és Arthur király találkozását: „Nem durva szövetből, hanem selyemből készült minden. Mit is mondhatnék a ruhákról? A legkiválóbb, vörösre festett gyapjúból készültek. Senki nem látott még két ilyen gazdag udvart." Kicsivel később Chrétien de Troyes *Erec és Enide* című alkotásában megpróbálta bemutatni Arthur király udvarának ruházatát. „Hatalmas és fényűző volt a király: az általa adományozott köpenyek nem gyapjúból, nyúlbőrből vagy olcsó barna szőrméből készültek, hanem nehéz selyemből és hermelinprémből, foltos bundákból és virágmintás selymekből, és arany szalagok díszítették őket." Erec és Enide esküvőjekor Chrétien művében Arthur „száz lovagot megfürdetett, akiket lovaggá akart ütni. Mindegyiküket alexandriai brokátból készült tarka köntösbe öltöztették."[78] Chrétien a valóságban összesen két uralkodói udvart ismert: pártfogója, Mária champagne-i grófné provins-i udvarát, illetve VII. Lajos francia király (Mária édesapja) párizsi udvarát.

Az előkelő emberek a való életben is hivalkodóan öltözködtek – ahogy azt az írók megörökítették. A középkori pápák legfényűzőbbike VI. Kelemen volt, aki avignoni palotájába rengeteg új, fülemülemotívumokkal díszített freskót készíttetett. Kelemen szerint „elődei nem tudták, hogyan kell pápaként viselkedni". Ő maga jó példával járt elöl: 1347-ben nem kevesebb mint 430 hermelinbundát rendelt meg egy köpeny készítéséhez, és további 310 és 362 darabot egy pelerinhez, illetve öt kámzsához. Ugyanebben az évben cobolyprémmel bélelt köpenyt csináltatott magának, emellett 40 tekercs aranyszín damaszkuszi szövetet, velencei aranybrokátot, kiváló minőségű brabanti gyapjúszöveteket és finom champagne-i vásznat is vásárolt.[79] Az udvarhoz tartozók rangjuk arányában költöttek a ruházkodásra. A 15. században németalföldi Jó Fülöp udvarának tagjait – Rolin kancellártól és riválisától, Croy kamarástól elkezdve – különböző minőségű szövetekből készült ruhákba öltöztette. Ő maga legszívesebben egyszerű fekete itáliai bársonyt viselt. Fia, Merész Károly 1473-ban, Frigyes császárral való trieri tárgyalása alkalmával ud-

vartartását olyan pompás ruhákba öltöztette, hogy azt még Márk király és Arthur is megirigyelte volna.[80]

Az avignoni pápák toszkán kereskedőktől is vásároltak szöveteket, például a pratói fogadós, Marco Datini Francesco nevű fiától, aki egy alkalommal „fehér genovai vásznat, cremonai pamutbársonyt, skarlátszín luccai *zendadi* selymet, fehér, kék és festetlen firenzei textíliákat, továbbá függönygyűrűs selyemfüggönyöket, abroszokat és szalvétákat szállított a pápának".[81]

A brüsszeli uralkodók is vásároltak a Bruges-ben tevékenykedő toszkán kereskedőktől. Pedro Tafur 1438-as leírása szerint a városban:

> Jelen van egész Itália, minden ott készült termékkel - brokáttal, selyemmel, páncéllal együtt – és nincs olyan ország, melynek legjobb áruit ne lehetne itt megtalálni.[82]

A már említett, száz évvel korábbról származó, Bruges-ről szóló leírás oroszországi szürkemókus-prémről és más szőrmékről is beszámol, illetve megemlíti, hogy „Tatárországból aranyszín szövetek és rengetegféle selyem érkezett", egyszóval mindenféle kínai szövet, melyet a vállalkozó szellemű (részben észak-itáliai) kereskedők szállítottak át mongol Ázsián.

A szöveteket többnyire feldolgozatlanul fuvarozták a célállomásra, ahol a helyi szabók a vásárlók igényei szerint készítették el a kért ruhadarabokat. Ruházati késztermékeket egészen a 17. századig nem lehetett kapni, bár ismerünk egy középkori kivételt. A 14. század végén II. Richárd angol király udvarában alkotó Geoffrey Chaucer „Sir Thopas története" című lovagregény-paródiájában a következőképpen írja le a főhős viseletét:

> Bőrcipőben lófrál,
> Nadrágját Bruges-ben vette,
> Darócból szőtt köpönyege
> Igen sokba kóstált.

A 13. századig a hőskölteményekben, lovagregényekben és mesékben a bruges-i nadrágok luxuscikkekként jelennek meg, valójában azonban a párizsi kereskedők boltjaiban is kaphatók voltak.[83]

Az ezüstnemű és az ékszerek iránti kereslet

A nagyvárosban élő előkelőségek hatalmukat nem csupán kényelmes otthonuk, különleges ételeik és italaik, illetve elegánsabb ruházatuk révén igyekeztek láthatóvá tenni, hanem ezüst- és aranytárgyak, a Meuse völgyéből, a Rajna-vidékről és Limoges-ból származó bronz- és zománcedények, a Perzsa-öbölben vásárolt igazgyöngyök, továbbá indiai gyémántok, rubintok és más ékkövek birtoklásával is. A fenti áruk többségét az aranyművesek boltjaiban vették meg, akik városi műhelyükben a vásárlók igényei szerint készítették el a kívánt terméket. Mivel a 13. század közepétől Párizs vált a leggazdagabb európai várossá, nem meglepő, hogy itt tevékenykedett a legtöbb aranyműves. A fennmaradt dokumentumok leírása szerint a párizsi aranyművesek – más kereskedőkhöz és iparosokhoz hasonlóan – egymáshoz közel dolgoztak, elsősorban az akkoriban még házakkal beépített Grand Pont-on. 1250-re már minden bizonnyal megtörtént megtelepedésük, ugyanis ebben az évben Szent Lajosnak a mongol kán-

hoz küldött követe csodálkozva jegyezte fel, hogy a párizsi Grand Pont-on tevékenykedő Roger Buchier aranyműves testvére, a szintén aranyműves William ekkor Karakorumban, Ázsia távoli városában élt és dolgozott.[84]

A legszebb fennmaradt középkori aranytárgyak némelyike éppen párizsi mesterek műhelyeiből került ki. Az egyik legkülönlegesebb darab egy finoman megmunkált korona, melyet az 1370-es években készített egy vagy Párizsban, vagy Prágában, IV. Károly udvarában élő francia aranyműves. Feltehetőleg a császár lányával, Csehországi Annával jutott el Angliába, amikor Annát feleségül adták II. Richárdhoz. 1402-ben IV. Henrik angol király tízéves lányát, Blanche-t a nemrégiben császárrá választott Wittelsbach Rupert fiával, Ludwiggal házasították össze; ekkor a korona Blanche hozományaként kikerült az országból. Az ékszer ma Münchenben található. A korona aranyból készült és 12 darabból áll, melyek mindegyikén egy-egy aranyliliom található. Az egyes darabok egy-egy gondosan megmunkált hatszöget formáznak, melyeket ékkövek, illetve kék, vörös és fehér zománcberakások díszítenek. A liliomokat Ázsiából származó zafírok, rubintok, gyémántok és igazgyöngyök teszik ellenállhatatlanná.[85]

Arany- és ezüsttárgyak azonban nem kizárólag a fejedelmi központokban készülhettek. A 13. század közepétől a 14. század végéig Siena aranyművessége széles körben ismert volt, és a sienai aranyművesek munkái Észak- és Közép-Itália egész területén – sőt távolabbi vidékeken is – kaphatók voltak. Amikor a pápaság Avignonban új székhelyet épített ki magának, a városba érkező és itt letelepedő itáliai szakemberekkel számos sienai aranyműves is jött. Avignonban az eladásra kínált áruk nem teljesen egyeztek az itáliaiakkal. 1335-ben a toszkánai aranyműves, Bonaccorso de Vanni boltjában nem csupán a szokásos drágakövek, illetve arany- és ezüsttárgyak voltak kaphatók, hanem díszes feszületek, egy koronás Miasszonyunk-kép és egy ékszerrel díszített püspöksüveg is. Az utóbbi 280 forintba került, mely egy szövőmunkás tízéves bérével, illetve egy lovag másfél éves bevételével volt egyenértékű.[86]

A 15. század második negyedében a mai Belgium és Hollandia területén uralkodó burgundiai Jó Fülöp lett Európa leggazdagabb fejedelme, brüsszeli új székhelyén pedig a kontinens legelőkelőbb udvarát rendezte be. Németalföldön növekedett a luxuscikkek gyártása az országon belüli és kívüli vásárlók igényeinek kielégítésére. Bizonyos területeken – többek között a falikárpitok, festmények, kódexillusztrációk és aranytárgyak készítésében – Németalföld hamarosan átvette a vezető szerepet, melyet korábban Párizs birtokolt. Jó Fülöp maga is hatalmas ezüstneműés ékszergyűjteménnyel rendelkezett.[87] Fia, Merész Károly az ezüsttárgyak nagy részét beolvasztatta és pénzt veretett belőle, hogy fizetni tudja katonái zsoldját, ám ékszereket ő is előszeretettel vásárolt. Mivel Károly nem királyként uralkodott, koronával sem rendelkezett, helyette egy ékszerekkel díszített kalapot készíttetett magának, mely sok királyi koronánál pompásabb volt. Ez a kalap akkor is nála volt, amikor vereséget szenvedett a svájciaktól, így az értékes tárgy a győztesek kezébe került, akik hadizsákmányként közszemlére tették.

Jó Fülöp uralkodása idején, 1449-ben Petrus Christus elkészítette Szent Eligius festményét, aki Dagobert király aranyművesként, pénzverőjeként és



A gótikus aranyművesek munkáinak leggyönyörűbbike ez a korona, mellyel I. Henrik gazdagította az angol királyi kincstárat. A gondosan megmunkált fejpánton tizenkét liliom található, melyeket drágakövek, igazgyöngyök és zománcberakások díszítenek. Az 1399-es leltár szerint 11 zafír, 33 rubint, 132 igazgyöngy és 33 gyémánt ékesítette a koronát. A leltárban azt is feljegyezték, hogy 8 gyémánt valójában csak utánzat, továbbá hogy hét igazgyöngy hiányzott a koronáról. A tárgy súlyát 5 márka 7 unciára becsülték.

tanácsadójaként egyaránt ismert. Szent Eligius 641-ben lett Noyon püspöke, és 660-ban bekövetkezett halálát követően avatták az aranyművesek és pénzverők szentjévé. A németalföldi művészetet kutató M. J. Friedlander szerint „egy aranyműves műhelyének minden részletre kiterjedő ábrázolása" látható a feltehetőleg egy aranyműves vagy egy ötvöscéh számára Brüsszelben készült portrén. A két pazar és divatos ruhákba öltözött előkelő vásárló éppen igazgyöngyöt vásárol, melynek súlyát az aranyműves leméri. A megvásárolt gyöngyöt feltételezhetően ékszerek készítéséhez vagy egyes különlegesebb ruhadarabok díszítéséhez használták. A háttérben még több igazgyöngy és drágakő látható, továbbá néhány elkészített aranygyűrű.

A Németalföld uralkodói számára készített arany- és ezüsttárgyak közül igen kevés maradt fenn. Kivételt képez azonban ez alól a Károly számára kedvenc brüsszeli aranyművese, Gerard Loyet által 1467-ben készített Szent György-szobor, melyet az uralkodó 1471-ben a liège-i Szent Lambert templomnak adományozott.[88] A tárgyat a templomi kincstár őrizte meg.

A legtöbb ekkoriban készült tárgyat csupán képekről ismerjük, például IV. Edward angol király hitvese, Erzsébet igazgyöngy nyakláncát, melyet az 1470-es években is viselt. Bár csupán kevés igazgyönggyel hímzett ruhadarab maradt fenn, a képeken lehetőség nyílik ezek tanulmányozására is. Ilyen ruhát viselt 1476-ban vagy 1477-ben a négy- vagy ötéves Guidobaldo, Urbino hercegének, Federigo da Montefeltrónak a fia és egyben utódja. Ugyanebben az időben Carlo Crivelli (1435–1495 k.) velencei festő Mária Magdolnáról készített képet, melyen a hölgy ruhájának ujja különösen gazdagon van díszítve.



Szent Eligiust ábrázoló festményén Petrus Christus egyben egy 1449-es aranyművesműhely belsejét is bemutatja, rudakon tárolt gyűrűkkel, egy igazgyöngyökkel teli zacskóval, drágakövekkel, korallal és néhány előre elkészített melltűvel.

Közelebbről megnézve a festményt látható, hogy a ruhaujj arany cérnával van kivarrva és számos gyönyörű gyöngy ékesíti. Ilyen különleges, lecsatolható ruhaujjak valóban léteztek; ezt a leltárok is alátámasztják. A feljegyzések ezeket ékszerekként tüntették fel.[89] A máig fennmaradt, igazgyönggyel kivarrt világi ruhák egyike Habsburg Mária későbbi németalföldi hercegnő 1521-ben, Lajos magyar királlyal való esküvőjekor viselt menyasszonyi ruhája.

Minden fejedelmi székhelynek megvoltak a maga ékszerészei, ám elefántcsont-faragókat nagyobb számban kizárólag Párizsban találhatunk. Bár e mesterség kialakulása a párizsi udvar igényeinek kielégítésére való törekvéshez kapcsolódik, a párizsi elefántcsont-faragók hamarosan olyan szakértelemre tettek szert, hogy Európa más udvarainak nemessége is tőlük vásárolt elefántcsont tárgyakat. A beaune-i udvarban székelő burgund hercegnő egy párizsi elefántcsontból készült öltözőasztallal büszkélkedhetett. Amikor a 14. század végén az elefántcsont-utánpótlás akadozni kezdett, a párizsi elefántcsont helyettesítésére máshonnan kezdtek hasonló tárgyakat importálni (lásd 279–281. oldal).

A legkülönlegesebb árukat az aranyművesektől vették, ám néhány más – nemesek által vásárolt – termék ára is megközelítette az ékszerekét. A különleges minőségű brüsszeli gyapjú egy tekercse ugyanannyiba került, mint 800 gramm arany vagy mint egy gyémánt, öt rubint és öt smaragd. Ennél még a fűszerek is olcsóbbak voltak: egy vég finom brüsszeli gyapjúszövetért harminc kiló borsot lehetett vásárolni.[90] A középkori könyvkereskedők különlegesebb darabjai sem voltak olcsóak, ami nem meglepő, hiszen egy-egy egyedi mű elkészítéséhez több tehetséges és képzett illusztrátor ezer és ezer órányi munkájára volt szükség. Minden nagyvárosban tevékenykedtek könyvkereskedők. Természetesen sok kész könyvük volt raktáron, ám a legkülönlegesebbeket a nemesi vásárlók saját elképzelései szerint rendelték meg, a vásárlóval folytatott hosszas tárgyalásokat követően. Ennek következményeképpen sok könyv egyszerűbb és díszesebb formában is megjelent. Ennek legismertebb példája a világiak vallásos gyakorlatát leíró *Órák Könyve*, melynek az 1240-es években megjelent első kiadását követően újabb és újabb változata került forgalomba. A legpompásabb verzióit a francia és a németalföldi uralkodóházak egyes tagjai számára Párizsban, illetve Bruges-ben készítették el. Kevésbé ismert a *taqwim*, vagyis az „egészség táblái", melyeket a bagdadi Ibn Botlan arabul alkotott meg a 11. század közepén. Latin fordítása Manfred szicíliai király megrendelésére kétszáz évvel később látott napvilágot. A latin változatnak rengeteg egyszerű, díszítetlen, 14–15. századból származó példánya maradt fenn, és további kilenc rövidített, ám pazarul illusztrált *Tacuinum Sanitatis*ról tudunk, melyeket az 1380-as és 1390-es években készítettek a milánói és veronai udvari körök számára. A 6. fejezet számos illusztrációja ezekből a kötetekből került jelen munkába.[91] A 15. században a könyvkereskedők már nyomtatott könyveket is árultak, sőt egyesek maguk is beszálltak a könyvkiadási üzletbe. Többen a „nemzetközi" piacra gyártották a könyveket. A könyvkereskedők többsége azonban ezután is elsősorban a könyvek adásvételével foglalkozott. A könyvnyomtatás más funkciókat is szolgált: az uralkodók így tették közzé nyilatkozataikat és rendeleteiket. Más iratokból is hamarosan készültek nyomtatott változatok, például a búcsúcédulákból. Természetesen



Az 1470-es években a fejedelmek hatalmát gyermekeik különleges, igazgyöngyökkel kivarrt ruháiból is meg lehetett állapítani. Az itt látható kép Federigo da Montefeltro Berruguete által készített portréjának egy részlete, mely az urbinói herceg fiát, Guidobaldót ábrázolja, kezében pici jogarával.



Szemközt: Ezt a csodálatos arany-szobrocskát 1467-ben Gerard Loyet, Merész Károly németalföldi uralkodó belső inasa és egyben udvari aranyművese készítette uralkodója számára. Károly a tárgyat a brüsszeli palotájában található kápolna díszének szánta. Károly a finoman kidolgozott párnán térdel, kezében egy ereklyetartóval, mögötte pedig – a királyi alakhoz igen hasonlító – Szent György, ugyancsak teljes páncélzatban. Károly még ugyanebben az évben megjutalmazta a szobor készítőjét: Loyet a burgund pénzverdék vezetője lett, két évre rá pedig az összes burgund németalföldi pénzverde irányítása a kezébe került. A pénzverdék felügyeletét még Fülöp (Károly unokája) uralkodása alatt is ő gyakorolta, egészen 1494-ig.

A nagy hatalmú fejedelmeknek nem kellett felkeresni az aranyművesek boltjait; az aranyművesek keresték fel őket. Ezen az 1410 körülről származó francia miniatúrán két térdet hajtó kereskedő ajánlja fel ékszereit Jánosnak, Berry idősebb hercegének, aki teljes díszben ül székén. A herceget egy tanácsnoka segíti a választásban, az ajtónál pedig két őr áll. 1410-ben János volt VI. Károly francia király egyedüli életben lévő nagybátyja. Gyűjteményében hajdanán rengeteg ékszer és kézirat volt, ám mára az ékszerekből egy sem maradt fenn.

kevésbé áhítatos céllal is hasznosították a nyomtatást, többek között a játékkártyák előállítására. Mindezeknek természetesen megvoltak a maguk kéziratos elődei. A kéziratos és nyomtatott könyveket árusító kereskedők mellett pergamen- és papírkészítők hada tevékenykedett. A papírt is a nagyvárosokba nagy tömegben szállított árucikkek között találhatjuk, nemcsak a könyvkészítés miatt, hanem egyrészt a kormányzati adminisztráció vezetésére, másrészt a nemesi földbirtokok igazgatására és a vállalkozások írásbeli ügyvitelére. A kormányzati elszámolások vázlatait gyakran papírra írták, majd az átvizsgálást követően a tiszta példányt pergamenre vezették. A papír kezdetben Itáliába érkezett és Európa más területeire az itáliai kereskedők juttatták el. Hamarosan azonban kialakult az itáliai papírgyártás is, melynek funkcióját nem sokkal később a nürnbergi papíripar vette át (lásd 255–258. oldal).

A legtöbb városban más luxuscikkekhez is hozzájuthattak a gazdag vásárlók. Ezek között voltak a selymekkel és rövidárukkal együtt a textilkereske-



Az aranyművesek áruit világi és egyházi előkelők egyaránt vásárolták. Ramsey apát 1350 körül rendelte meg ezt az aranyozott tömjéntartót az apátság temploma számára. A tárgy – a hagyományokat követve – hajót formáz, melynek két végében egy-egy kosfej látható, ami az apátságnak otthont adó, Kelet-Anglia mocsaras síkságán fekvő sziget nevére utal.



Az itt látható, 1470-es években tevékenykedő, ékszerkereskedést vezető francia házaspár a Quentin Massys által ábrázolt ékszerkereskedő (lásd a 13. oldalt) elődjének tekinthető. Az árucikkek nagyjából megegyeznek a Petrus Christus Szent Eligiust ábrázoló festményén látottakkal.



Ez a csodálatos arany ló- és férfialak, melyet fehér és kék zománcozás díszít, egy Szűz Mária és a gyermek Jézus dicsőítésére szolgáló alkotás talapzata alatt található. E pazar művet egy párizsi aranyműves készítette Izabella királyné számára, aki 1404-ben újév napján ezzel az ajándékkal kedveskedett férjének, VI. Károly francia királynak. A tárgy ma a bajorországi Altötting kincstárában található.



Balra: az itt látható, aranyfonállal szőtt szicíliai selyemszövetből készült sujtásos zeke szabásán látszik, hogy a ruhadarab a szabómesterségben 1400 körül megjelenő újításokat követően készült. Sokáig úgy hitték, hogy Blois Károlyé, Bretagne hercegéé (1345–1364) volt, és éppen a Károly személyét övező tiszteletnek köszönhetően maradt fenn egészen a mai napig.



dők boltjából beszerezhető „száraz áruk". 1446-ban a textilkereskedők a következő „száraz árukat" kínálták eladásra: késeket, ollókat, ónedényeket, gyertyatartókat és mindenféle flandriai sárgaréz tárgyat, melyeket összefoglaló néven *dinanderie*-nek neveztek.[92]

A szappan és más hasonló luxuscikkek adásvételével azonban a textilkereskedők nem foglalkoztak. A nemesség egyébként szappanból elsősorban a Kasztíliában gyártott, olívaolaj alapú fehér szappant és ennek velencei utánzatát részesítette előnyben az észak-európai, fahamu alapú fekete szappannal szemben (lásd 272–273. oldal).

Katonai igények

A nemesek nem csupán otthonaik díszítésére és saját fogyasztásukra vásároltak árucikkeket. A kor katonáskodó arisztokratáinak a gyakori háborúskodáshoz és a lovagi tornákhoz egyaránt rengeteg felszerelésre – harci lovakra, fegyverekre és páncélzatra – volt szükségük.

Minden nagyvárosnak megvoltak a saját páncélkészítői. Az agresszív terjeszkedő politikát folytató Visconti-család igényeinek kielégítésére létrejött milánói páncélkészítő műhelyek azonban nem csupán saját városukat látták el árucikkekkel, hanem távoli vidékek fejedelmeit is (lásd 259–265. oldal). A milánói páncélok más nagyvárosokba is eljutottak, többek között Avignonba, ahol az ifjú Francesco Datini éppen milánói vértek importálásával alapozta meg üzleti karrierjét. 1367-ben Datini a következő tárgyakat tartotta raktáron: 45 koponyavédő belső sisak, 3 *chapeaux de fer*, 10 *cervelieres* (acél koponyavédő), 20 páncél, 60 mellvért és 12 páncéling. Egy évvel később Datini 50 páncélt, 50 acél koponyavédőt, 12 belső sisakot és 12 pár páncélkesztyűt szállított Avignonba, a város védelmének erősítésére.[93] Amikor saját boltot nyitott, rengeteg kardot kínált megvételre, melyek alkotóelemei különböző országokból származtak – a pengék Németországból (Solingenben ekkor már sokkal jobb minőségű árukat gyártottak, mint Toledóban), a markolatok és hüvelyek pedig Itáliából.

A londoni nemesek főként a Milánóból, később pedig a német területekről importált vértezetet vásárolták. 1322-ben a londoni páncélkészítők elöljárói eladás előtt megjelölték az importált vérteket. A divatáru-kereskedők is árultak milánói árucikkeket, páncélokat és a páncélok (elsősorban a sisakok) alatt hordott kipárnázott ruhadarabokat. Kipárnázott öltözéket az erre szakosodott vászonkereskedőktől is lehetett venni.

Ahogy a páncélok a 15. század közepéig egyre nehezebbek és nehezebbek lettek, úgy emelkedett az áruk is. Párizsban IV. Fülöp uralkodása idején, 1300-ban egy napi hat *sou* bevétellel rendelkező lovag egyszerű páncélzata hat *livre tournois*-ba került. VII. Károly korára, 1450-re a *livre tournois* jelentősen veszített értékéből, így ekkoriban a lovagi páncélzat már harminc *livre*-be került, ám a lovagok bevétele nem követte arányosan az emelkedést, és általában csak tíz *sou* napi jövedelemmel rendelkeztek. Összességében azt mondhatjuk, hogy míg korábban egy lovag három hét bevételéből vásárolhatott egy páncélt, most ugyanehhez két hónapnyi jövedelmét félre kellett tennie. Ha az arany értékét vesszük alapul, a vert ára 150 év alatt megduplázódott. Az áremelkedésre részben a páncélzat összetettebbé válása nyújt magyarázatot. 1300-ban a lovagok páncélzata páncélingből, sisakból és pajzsból állt, ezzel

Az egyedi stílusban alkotó Carlo Crivelli szemközt látható képe Mária Magdolnát ábrázolja finom erotikával, amint a megtért kurtizán reménnyel telve, de mégis aggódva ajánlja fel Urának a hosszú, finom ujjai között tartott, értékes balzsamot tartalmazó tégelyt. Ruházata igen gazdag, köszönhetően foglalkozása révén szerzett pénzének, melyből egy kisebb vagyont költhetett az aranyfonállal és igazgyöngyökkel díszített különleges, lecsatolható ruhaujjra (lásd 123. oldal).



Bár a középkorban rengeteg milánói és bresciai fegyvert és vértet értékesítettek, a múzeumokban csak néhány egyedi fegyverrel és páncéllal találkozhatunk. A fenti képen néhány őr pihen az őrházban, fejük felett pedig egyszerű katonai felszerelések láthatók, melyeket szükség esetén használtak: mellvértek, sisakok, íjpuska, dárda és dob. A kép a Val d'Aosta-i Castello di Issogno falfestményeinek egyike.

szemben 1450-ben tulajdonképpen az egész testüket vértezet fedte. Eközben a páncélkereskedelem volumene is jelentősen növekedett, hiszen az 1290-es évektől a százéves háború Castillonnál 1453-ban lezajlott utolsó csatájáig, illetve a Franciaország és Itália számára nyugalmat biztosító 1454-es lodi békéig több mint százötven éven át folyamatos csatározások dúltak Európában. Nem meglepő, hogy ez idő alatt a milánói fegyverkészítők hatalmas bevételekre tettek szert, melyből nürnbergi társaik is hamarosan részesülni akartak.

Az egyszerű lovagok által viselt páncélok mellett az előkelők számára finoman megmunkált, cizellált, aranyozott vértek is készültek. A II. Edward angol királyhoz közel álló, tőle 1307-ben cornwalli grófi rangot elnyerő Piers Gaveston páncélja például a legpompásabbak közé tartozott: a vállrésznél igazgyöngyök díszítették.

A lovagi tornáknak és a hadkészültségnek köszönhetően békeidőben sem csökkent a páncélok, fegyverek és harci lovak iránti kereslet. I. Edward angol király például elvárta, hogy lovagjai saját harci lovaikon tartsanak vele hadjárataira, ám az elhullott állatok helyett újat vásárolt a károsultaknak. A skóciai hadjáratok során készített feljegyzések nemcsak az egyes lovagok saját harci lovait írták össze, hanem előre meghatározott értéküket is, mellyel az állatok elhullása esetén a király kártalanította alattvalóit. Az egyes lovak értéke jelentősen eltért egymástól. Ekkoriban a lombardiai „nagy lovak" számítottak a legjobb harci paripáknak. IV. Fülöp francia király I. Edward ellen vívott háborúja alatt összesen 2500 lombard lovat szállítottak Itáliából Franciaországba. Amikor 1232-ben először érkeztek lombard lovak Angliába, igen nagy hatást gyakoroltak a lakosokra.[94] III. Henrik állítólag megkérte a londoni polgármestert, hogy próbálja leszorítani importjukat – így kerülve el, hogy a paripák ára drasztikusan emelkedjen, ami túl nagy megterhelést jelentett volna a királyi kincstárnak.

Mielőtt az „új" lombard lovak megérkeztek volna, az angol nemesség frissítette ménesei génállományát az Észak-Kasztíliában, a Compostelába vezető

zarándokút mentén különböző rendházak által tenyésztett paripák importja révén. Béroul művében Trisztán két pompás kasztíliai lóval érkezik a lovagi tornára. Észak-Itália egyaránt importált és exportált hátasokat. 1376-ban a Budáról hazatérő ifjú Buonaccorso Pitti igen elégedett volt, amikor a Magyarországról minden gond nélkül magával hozott lovakon jelentős haszonnal adott túl Firenzében.[95]

A nagyobb háztartások nem csupán harci lovakat vásároltak, hanem lovaglásra és kocsihúzásra alkalmas hátasokat is. Már említettük, hogy Eudes Rigaud Párizsból nyolcvan lovas kíséretében utazott Rouenbe. Amikor Pierre de Banhac V. Orbán pápa társaságában Rómából Avignonba utazott, lovai számára tíz istállót kellett bérbe vennie a városban. Nincs biztos adatunk arra vonatkozólag, hogy az istállókban összesen hány paripát szállásoltak el, de azt biztosan tudjuk, hogy harminckilenc lovat négy különböző istállóban láttak el – a többi hat istállóra vonatkozólag nem áll rendelkezésünkre semmilyen bi-





Pisanello gyakran ábrázolt harci lovakat és páncélba öltözött lovagokat. Festményeihez készített aprólékos vázlatai némelyikét a Louvre őrzi. A balra látható igen élethűen ábrázolt – a tulajdonos által megjelölt izmos – csődör és Pisanello más képei pontos megfigyelőkészségéről tanúskodnak. Festményein és érméin is ábrázolt hasonló harci paripákat ugyanebből a szögből. A fenti képen, mely „Szent Antal és Szent György" című, 1340 körül készült festményének részlete, Szent György látható. A szent alakja rövid hullámos hajával, hatalmas kalapjával és kereszttel díszített köpenye felett viselt vékony páncéljával leginkább Pisanello patrónusának, a ferrarai hercegi címet birtokló Lionello d'Este idealizált érmeportéira hasonlít.

zonyíték. A különlegesebb lovakat többnyire helyben tenyésztették, ám néhányat igen távoli vidékekről szereztek be. Ez utóbbiak közé tartozott a dán poroszkáló hátasló, melyet a 14. század elején Bruges-ben lehetett megvásárolni.

Mivel az uralkodók akár több száz, az előkelők pedig több tucat lovat is tartottak, az uralkodói székhelyek a teherszállításra és kocsihúzásra használt példányokkal együtt több ezer lónak adtak otthont. Ezt a rengeteg lovat pedig etetni kellett, illetve gondoskodni kellett felszerszámozásukról. A lovak ellátása tovább növelte a városok vidék felé támasztott igényeit, főleg a széna terén.[96] A 15. századi németalföldi burgund állam pénzügyi elszámolásaiban egy ló ellátására és etetésére ugyanannyi pénzt irányozott elő, mint egy emberére.

A ló felszerszámozásának jellege a tulajdonostól függött. A legkülönlegesebb lószerszámok az átlagember számára megfizethetetlenek voltak. Chrétien *Erec és Enide* című alkotásában a főhős lova a lehető legpompásabb felszereléssel rendelkezett, mely a korban kapható volt, sőt talán még egy fokkal pompásabbal is:

> A kantár, a nyereg mind-mind csodálatosan volt megmunkálva… a nyerget drága lila anyag borította. A nyeregváz elefántcsontból készült, melyre az Aeneas Trójába utazását ábrázoló történetet faragták. A munka egy képzett mesternek legalább hét évbe került.

Bár a leírás az író fantáziáján alapszik, beleillik a párizsi elefántcsont-készítő mesterek egyedi tehetségét megörökítő ezer és ezer más fennmaradt, olykor nehezen értelmezhető forrás sorába.

A fenti részlet a vadászatra (nem pedig háborúba vagy lovagi tornára) induló hőst ábrázolja. A vadászatra indulók „sok különleges sólymot is vittek magukkal, fiatalokat és vedletteket, továbbá sok hím sólymot és karvalyt". Számos központot, például Párizst, remek vadászterületek vettek körbe, így ezekben a városokban mindent meg lehetett vásárolni, ami a vadászathoz szükséges – lovakat, vadászkopókat, sólymokat, sőt még a sólymokra rakott kis lábbéklyókat is. A vadászat elkötelezett hívének számító IV. Fülöp francia király hatalmas kennelekkel és madárházakkal rendelkezett, és a vadászati felszerelések egyik legfontosabb vásárlója volt. A vadászatra az Izlandon befogott és kiképzett norvég vadászsólymok bizonyultak a legalkalmasabbnak. Amikor a németalföldi fejedelemségek nemessége Bruges-ben izlandi sólymokat vásárolt, összefoglalóan azt mondták, hogy ezek a Norvég Királyság területéről származnak. Bruges-ből a sólymokat az Alpokon át Itáliába, illetve nyugat felé Londonba és Párizsba is szállították, Párizsból pedig tovább Avignonba, ahol a tiltás ellenére a főpapság igen sok időt töltött vadászattal.

Az itáliai luxuscikk-kereskedők

Bár a nemeseknek, illetve intézőiknek általában számos boltot kellett felkeresniük, hogy minden szükséges árucikket beszerezzenek, a nagyobb itáliai export-import vállalkozások már ekkor minden nagyobb székhelyen rendelkeztek képviselettel. Ezek a vállalkozások luxuscikkeket és hétköznapi cikkeket egyaránt nagy mennyiségben forgalmaztak. A 14–15. században készült kereskedelmi feljegyzések nagy része olyan kereskedők tollából született, akik maguk is ilyen nagyvállalatok alkalmazásában álltak. E feljegyzésekből képet kaphatunk arról, hogy mely árucikkeket vásárolták a korabeli fogyasztók, és hogy kitől.



A középkori kereskedők közül a legtöbb forrás és feljegyzés Francesco di Marco Datinivel (1335–1410 körül) kapcsolatban maradt fenn. Szülővárosának, Pratónak a Palazzo Communaléjából tekint ránk az éles eszű, sikeres üzletember, akiről azonban levelei alapján olyan újgazdag nyárspolgár képe rajzolódik ki, aki nagyon is emberi módon tartott a haláltól és a túlvilágtól.

A további fejezetek során sok már említett hétköznapi és luxuscikkről részletesen is szólunk majd. Az 5. fejezetben a késztermékek és ipari cikkek, a 6. fejezetben pedig az élelmiszerek és nyersanyagok kereskedelmével ismerkedhet meg az olvasó.

Az 1350 és 1410 között élt Francesco Datini életpályáját vizsgálva egy nagyvállalat felépítését is megismerhetjük. A szerény avignoni kezdetek után – mint már említettük – Datini elkezdett páncélokat és fegyvereket importálni Milánóból és a német területekről. Hamarosan belevágott a fűszerek, majd a szövetek adásvételébe is, majd nem sokkal később a szövetkereskedelem vált egymással összeköttetésben álló vállalkozásainak alapjává. Miután az avignoni részleg élére külön igazgatót nevezett ki, Datini visszatért apja szülővárosába, Pratóba, ahol nem csupán a textíliák Avignonba juttatásának megszervezésével foglalatoskodott, hanem két textilipari vállalkozás létrehozásával a szövetgyártásba is belefogott. Ugyanitt festőműhelyt is alapított. Mivel a gyapjú nagy részét Spanyolországból szerezte be, itt is vállalkozásokat hozott létre. Vállalatai hamarosan a Földközi-tenger térségének egész nyugati felére kiterjedtek, és tulajdonképpen minden elképzelhető árucikk kereskedelmével foglalkoztak (például aranytárgyakat és műkincseket szállítottak Avignonba), illetve bank- és biztosítási ügyleteket bonyolítottak le. A Datini vállalkozásaira vonatkozó iratok fennmaradása a szerencsének köszönhető. Mivel halálakor nem volt örököse, vagyonát egy saját maga által alapított és még ma is működő jótékonysági intézményre hagyta. Amikor végrendeletének végrehajtói elrendezték Datini pénzügyeit, az összes üzleti iratot megőrizték, melyek ma az általa építtetett pazar pratói házban találhatók. A dokumentumokból rekonstruálhatjuk üstökösszerű karrierjét, melynek során a késő középkor egyik legsikeresebb „multimilliomosa" lett, aki boldogulását kizárólag önmagának köszönhette. Élete végére Firenzében egy kiterjedt, összefonódó vállalat-

rendszert igazgatott, mely az angliai Cotswoldstól az arab világig, Kasztíliától a Krím-félszigetig rengeteg üzletet bonyolított.[97]

Francesco Datini pályája egyrészt rávilágít arra, hogy milyen jelentős üzleti sikereket érhettek el a nagyvárosok kereskedelmi életébe bekapcsolódó kereskedők, másrészt pedig egyértelművé teszi, hogy a fejedelmi székhelyeken élő uralkodók, főurak, főpapok és nemesek ellátását milyen nagy mértékben uralták az itáliai üzletemberek. Csak azokon a székhelyeken törekedtek az észak-itáliai kereskedők csoportjainak megszervezésére, ahol jelentős igény mutatkozott a külföldi árukra.

Szemben: London volt az a nagyváros, ahol a földközi-tengeri kereskedelmet uraló itáliai és a balti térségi kereskedelmet irányító Hanza-kereskedők tevékenysége összetalálkozott. London igen távoli célpontnak számított mindegyikük számára. A Hanza-kereskedők a Steelyardra települtek, mely Van Wyngaerde itt látható, 1540 körül készült látképén „Staelhof" néven szerepel. A Steelyard víz felőli részén egy hatalmas „raktár" helyezkedett el, melyről Mancini megjegyezte, hogy „igen nagy méretű". A hozzá tartozó épületek egészen a Thames Streetig nyúltak el. A Hanza-kereskedők a Steelyardon át hozták be a legfontosabb árucikkek nagy részét, melyeket – Mancini szerint – a Thames Street-en, a folyóhoz legközelebb eső kövezett utcán lehetett megvásárolni.

Dél-Európában többek között a következő nagyvárosokban telepedtek le az észak-itáliai kereskedők szervezett csoportjai: Nápolyban, Palermóban, Barcelonában, Avignonban és Rómában. (Ez utóbbiban a pápai udvar Avignonba távozása előtti, illetve az udvar visszatérése utáni időszakban.) Firenzében, Milánóban, Velencében és egyéb észak-itáliai városokban is működtek más észak-itáliai városok kereskedői. A Földközi-tenger térségén kívül az itáliai kereskedők szervezett csoportjaival rendelkező nagyvárosok száma viszonylag alacsony volt. Tulajdonképpen csak Párizsban, Londonban és Bruges-ben találkozhatunk szervezett itáliai közösségekkel, így ezekbe a városokba érkeztek a többi nagyváros vásárlói igényeinek kielégítését célzó üzletemberek is.

Mivel a német területeken nem alakult ki erős központi hatalom, nem találkozhatunk igazán nagy központokkal sem: a kereslet nem koncentrálódott egy településre, így a kereskedelmi munkamegosztás kialakulására sem volt igény. Ennek következtében a Bruges-től északra és keletre fekvő Hanza-városok kereskedelme nem érte el a kritikus szintet a középkor folyamán, és ugyanez volt igaz a délnémet városokra is, ahol a 14. század végéig ugyanilyen szervezetlen volt az adásvétel rendszere, eddig ugyanis a német és közép-európai területek – egy kivételtől eltekintve – még nem álltak készen a kereskedelmi forradalomra. Kizárólag a csehországi bányák jövedelmeivel is rendelkező Premysl és Luxemburg királyok központosított monarchiája központjának számító Prágában alakult ki elég jelentős kereslet ahhoz, hogy 1300 körül az itáliai üzletembereknek a nyugatiaknál kisebb, de állandó közössége jöhessen létre a városban. Csak a 14. század második felében került sor újabb itáliai közösség kialakulására a térségben: a körmöcbányai aranybányák jövedelmére támaszkodó Anjou királyok Budát Magyarország központjává tették, mely nemcsak a nemességet vonzotta, hanem a külföldi üzletembereket is.

Az itáliai cégek a 13. század közepétől a középkor végéig jónak látták, hogy fióküzleteket tartsanak fenn Londonban. Az első itáliai üzletemberek már 1250 körül letelepedtek a városban és 1277-re nem kevesebb, mint hét vállalat rendelkezett londoni képviselettel. A 15. század folyamán négy itáliai városállam Londonban tevékenykedő kereskedői hozták létre hivatalosan is saját közösségeiket: a velenceiek, a genovaiak, a firenzeiek és a luccaiak. 1457-es statútumaik máig fennmaradtak. Egy generációval később Dominic Mancini a III. Richárd trónra kerülését övező jogtalanságokról szóló, itáliai olvasóknak szánt művében leírást ad a rakpartokról és a mögöttük elterülő, egészen a Lombard Streetig, a Merceryig, a West Cheapig és a Goldsmitheryig elnyúló üzleti negyedről is:



A behozott áruk számára a Temze partján hatalmas raktárok találhatók. Az árukat a rakparton lévő hatalmas daruk segítségével rakodják ki a hajókból. A Tower mellett fekvő keleti városrészből három kövezett utca vezet a nyugati városfal melletti negyedbe: ezek az utcák majdnem nyílegyenesek és a város legforgalmasabb utcái is egyben. A másik kettő alatt, a folyóhoz legközelebb húzódón zajlik a folyékony és szilárd hétköznapi áruk adásvétele: ásványok, méz, szurok, viasz, len, ruhadarabok, cérna, gabona, hal és más alapvető cikkek cserélnek itt gazdát. A középső utcán az ember majdnem kizárólag textilárukat vásárolhat. A végig sík fekvésű, a városközpontot is érintő harmadik utcán elsősorban értékesebb cikkek, például arany- és ezüstcsészék, festett áruk, selymek, szőnyegek, falikárpitok és más egzotikusabb portékák vásárlására nyílik lehetőség.[98]

Az itáliai kereskedők Bruges-ben feltehetően egy kicsivel később telepedtek le, mint Londonban, az azonban bizonyos, hogy 1290-ben a sienai Buonsignorik helyi képviselője már bonyolított kereskedelmi ügyleteket a flandriai udvarral, 1306-ban pedig a sienai Gallerani fióküzletének vezetője lett Flandria adófel-

ügyelője. A 15. században Bruges-ben az a Place de la Bourse vált a kereskedelmi élet központjává, ahol a velencei, firenzei és genovai konzuli épületek is álltak.

Az itáliai kereskedőknek mindenképpen megérte fióküzleteket létesíteni Párizsban is. A párizsi képviseletek a londoniakkal és bruges-iekkel egy időben jöttek létre, ám a 15. században, a királyi udvar elköltözését követően ezek közül sok megszűnt. Az 1292-es adóösszeírások szerint ebben az évben már húsz itáliai (elsősorban firenzei, sienai és piacenzai) vállalkozás rendelkezett párizsi fiókkal. A hét legtöbb adót fizető lakosból hatan itáliai kereskedők voltak. A legtöbb adót a híres piacenzai Burri-vállalat képviselője, Gandolfe degli Acelli fizette. A 14. század végén a legbefolyásosabb közösség a luccaiaké volt, őket követte az astiak csoportja. Összesen harminc luccai vállalat képviseltette magát Párizsban.

Az állandó itáliai képviselettel rendelkező városokból a luxuscikkeket továbbszállították más területekre, ahol nem tevékenykedtek itáliai kereskedelmi megbízottak. A „nemzetközi" kereskedelem szintjén ez azt jelentette, hogy a Földközi-tenger térségéből származó, továbbá a levantei és keleti árukat Hanza-kereskedők juttatták el Bruges-ből Stockholmba és más, a Balti-tenger partvidékén fekvő fogyasztási központokba; a Német-római Birodalom kisebb központjait pedig kölni és délnémet kereskedők látták el árucikkekkel. Az itáliai üzletembereknek a fejedelmi központra korlátozódó jelenléte Angliában és Franciaországban pedig azt jelentette, hogy a másodrangú, de fontos adminisztratív funkcióval rendelkező vidéki városokba, például Yorkba és Rouenbe, illetve a kevésbé jelentős vidéki városokba, többek között Lincolnba és Staffordba egyaránt angol és francia kereskedők szállították az itáliaiak által behozott termékeket. Míg a királyság legelőkelőbb urai az udvarnak helyet adó városban emeltettek maguknak fényűző palotákat, a köznemesség a megyei központokban épített szerényebb városi házakat, és a háztartásuk fenntartásához szükséges fogyasztási cikkeket is itt szerezték be. A vidéki kereskedelem természetesen nagyrészt helyi jellegű maradt, ám egy-egy szállal kapcsolódnia kellett a „nemzetközi" távolsági kereskedelem fő útvonalaihoz. 1444–45-ben a birtokaiból 300 font sterling éves jövedelemmel rendelkező, jó anyagi körülmények között élő suffolki nemes, John Hopton Norwichba küldte tiszttartóját, Nicholas Greenhalgh-ot, hogy vásároljon – feltehetőleg Kelet-Angliából és partvidékéről érkező – zabot, malátát, húst és halat, illetve bizonytalan származási helyű sót, sáfrányt és gyertyát, továbbá borsot.[99] Ez utóbbit az itáliai (azon belül is főként velencei) kereskedők szállították Londonba, ahonnan az áru egy részét továbbküldték Norwichbe. A köznemesek vidéki városokban kialakított otthonai tehát ugyanúgy nagy hatással voltak e települések árucsereügyleteire, mint a fejedelmi központ előkelő palotáinak igényei a nagyvárosokéra – bár az utóbbi összességében nyilván nagyobb mértékben érintette a „nemzetközi" kereskedelmet.

Pontos képet kaphatunk arra vonatkozólag, hogy milyen jelentős volt a királyi és nemesi udvarok szerepe egy város gazdasági életében és a városba irányuló kereskedelem alakulásában, ha megvizsgáljuk, mi történt Párizzsal, miután VI. Károly 1422-ben a Hôtel de St Paulban bekövetkezett halálát követően a város megszűnt királyi központnak lenni.

1575-ig egyetlen francia király sem tette vissza székhelyét Párizsba. A királyi palota elnéptelenedésével az előkelőségek is elköltöztek a városból. Néhányan követték VII. Károlyt Bourges-ba, mások pedig a VI. Henrik helyett régensként uralkodó Bedford hercegével tartottak Normandiába, ám a legtöbben viszszatértek saját földbirtokaikra. A 15. század második negyedétől a királyi vérből származó leghatalmasabb hercegek, Burgundia hercegei Jó Fülöp idejétől kezdve nem Párizsban, hanem saját fejedelmi központjukban, a németalföldi Brüsszelben éltek. A szicíliai királyi címet birtokló Anjou hercegek Párizsból saját provence-i területükre, a Rhône partján fekvő Tarasconba tették át székhelyüket. Evreux grófja és egyben Navarra királya, III. „Nagylelkű" Károly is elhagyta a családjának 1317 óta otthont adó és politikai tevékenységeik bonyolításában oly fontos szerepet játszó párizsi palotáját, a Hôtel de Navarre-t (korábban Hôtel d'Evreux), és Navarrában, olite-i palotájában telepedett le, melyet új épületekkel és földterületekkel bővített ki. 1425-ben bekövetkezett halála után az uralkodói címet öröklő lánya Olite-ben maradt, ahova rengeteg navarrai nemes is beköltözött.[100] Bretagne hercegei udvartartásukat és adminisztrációs központjukat Rennes-ben rendezték be, párizsi palotájuk pedig az enyészeté lett. Más előkelőkhöz hasonlóan a Bourbon hercegek többnyire saját hercegségükben töltötték idejüket, olykor azonban ellátogattak a burgund udvarba is.

VII. Károly udvarában hosszú ideig csak egyetlen nagyobb hatalmú nemes élt, Anjou René öccse, Maine grófja, aki viszonylag kevés jövedelemmel rendelkezett. Néhány évvel később több főúr is áttette székhelyét VII. Károly udvara közelébe, sőt utódja uralkodása alatt még több nemes érkezett a királyi városba. Ekkor azonban már nem Párizs volt Franciaország legjelentősebb területe, hanem a Loire völgye. Hogy hol töltötték idejük nagy részét az uralkodók, az királyonként eltérő volt. A királyi székhely költözése azonban most már nem Párizs egyik részéről a másikra való vándorlást jelentett: a királyok egyik településről egy másikba költöztek át. Amint lehetősége volt elhagyni Bourges-t, VII. Károly a Tours-tól délre fekvő Chinonba tette át székhelyét. Fia, XI. Lajos a Tours-hoz közelebb eső Langeais-t és Plessis-t részesítette előnyben. Lajos lánya, Beaujeu Anna régensként az Orléans-tól északra található Gienből kormányzott. Amikor Anna hatalmát öccse, VIII. Károly örökölte, ő Gien helyett édesanyja Orléans és Tours között fekvő amboise-i kastélyába költözött. Károly unokatestvére és egyben utódja, XII. Lajos ismét székhelyet váltott, és ezután Blois-ból kormányzott.

A 15. század végére tíz egyházfőt leszámítva az egyházi méltóságok is elhagyták párizsi palotáikat. A püspökök és apátok kétharmada eladta párizsi otthonát, a roueni érsek palotája pedig teljesen elpusztult.[101] Bár az egykor Európa legnagyobb felsőoktatási intézményének számító párizsi Sorbonne egyetem nem hagyta el a várost, a királyok és nemesek távozását követően a diákok létszáma csökkent. Az egyes területek helyi igazgatási szervei felállították saját egyetemeiket, melyek sok, korábban Párizsban tanuló diákot a kisebb központokba vonzottak. Bedford hercege Caenben alapította meg a „Plantagenet Franciaország" egyetemét, VII. Károly pedig létrehozta a „Valois Franciaország" egyetemét Bourges-ban. Az ország legnagyobb hatalmú főurai is alapítottak egyetemeket saját, félig önálló területeiken, ahogy azt Bretagne hercege



Amikor az 1420-as években a francia királyi udvar elhagyta Párizst, és először Bourges-ba, majd a Loire völgyébe költözött, hatalmas lehetőségek nyíltak meg Jacques Coeur előtt, aki egy itáliai típusú, sok fiókkal rendelkező vállalatot vezetett Bourges-ban. Széles körű tevékenységei – elsősorban a királyi udvar luxuscikkekkel való ellátása – révén jelentős vagyonra tett szert. Vagyonát és befolyását latba vetve sikerült megszereznie fia, Jean számára a bourges-i érseki címet. 1443-ban hatalmas gótikus palota építését kezdte meg a városban, melyet más tulajdonaival egyetemben a király 1451 júliusában elkobozott.

is tette Rennes-ben. A párizsi egyetemet azonban nem csupán a diákok más egyetemekre iratkozása sújtotta. A királyok elköltözésével egy időben, de ettől függetlenül, a párizsi egyetemre egyre kevesebb németalföldi, német és közép-európai diák érkezett, akik korábban szép számmal képviseltették magukat a hallgatók között. Ekkorra többnyire anyaországukban is létrejöttek állami támogatású egyetemek, Leuventől Krakkóig. Ugyanekkor egy másik társadalmi csoport is kénytelen volt leszorítani kiadásait. Mivel mind nemesi, mind értelmiségi vásárlóik száma megfogyatkozott, a kéziratos könyvek készítőinek műhelyei sorra bezártak. A 15. században a kéziratkészítés franciaországi központja már nem Párizs volt, hanem a királyi udvarhoz közel fekvő Tours.

A legfontosabb Párizsban maradt személyek a királyi adminisztráció egy részének párizsi továbbvitelén dolgozó ügyvédek voltak. Ők voltak azok, akik jutányos áron megvásárolták a főurak és főpapok elhagyatott párizsi palotáit.

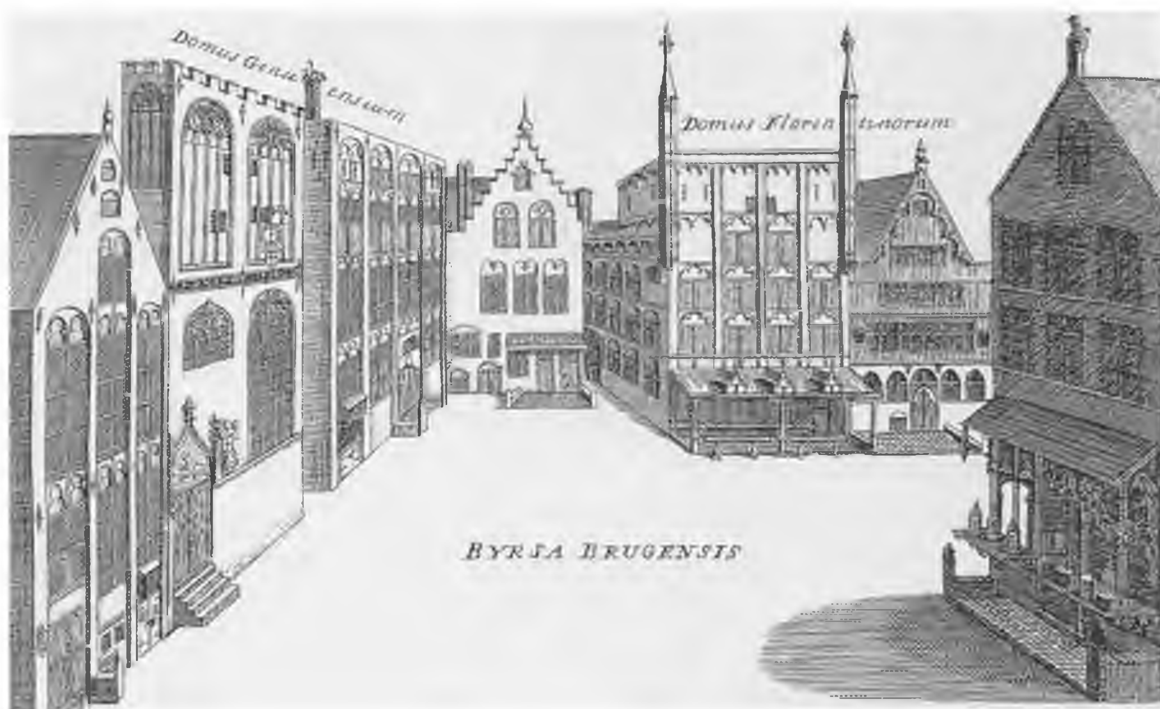
Párizs lakosságának száma jelentősen csökkent. A szám a 14. század második felében a városon végigsöprő hat pestisjárvány ellenére nem változott, így a század végén nagyjából ugyanannyi volt, mint a század elején. A király és udvarának elköltözésével azonban felére apadt a város népessége. Már az 1420-as évek végére 20%-kal csökkent, és ez a tendencia a következő években

még nagyobb méreteket öltött. A párizsi lakosság fele nem tudta fenntartani magát az uralkodó és az arisztokrácia jövedelme és vásárlóereje nélkül. A mészárosok, fűszeresek, szabók, szövet- és könyvkereskedők mind nehéz helyzetbe kerültek. Az udvar elköltözésével a legjelentősebb ügyfeleiket elvesztő ékszerkészítők a Grand Pont-ról Bourges-ba vagy Tours-ba költöztek, hogy közelebb legyenek arisztokrata vásárlóikhoz. Ugyanígy tettek az öv- és erszénykészítők is. A 14. században az udvarba áramlóknak szállást adó fogadókat 1422 után bezárták vagy eladták. Mivel egyszeriben jelentősen megszaporodott a felesleges házak és lakások száma, a lakbérek hamarosan csupán egy tizedét tették ki a 15. század eleji szintnek.

A felvevőpiac szűkülése következtében Párizs elvesztette a „nemzetközi" kereskedelemben játszott korábban oly jelentős szerepét. A század közepének legsikeresebb francia kereskedője, Jacques Coeur nem is rendelkezett párizsi fiókkal. Ugyanekkor az itáliai kereskedők párizsi közösségei is feloszlottak.

Párizs hanyatlása a királyok elköltözése után ugyanolyan látványos volt, mint Avignon fejlődése a pápák letelepedését követően. Mindkét esetben azt láthatjuk, hogy milyen fontos volt a kereskedelem szempontjából az uralkodó és környezete, akiknek házakra, bútorokra, tüzelőanyagra, ételre, italra, pompás ruhákra, ékszerekre és más drága luxuscikkekre, továbbá lovakra, vértekre és más hadi felszerelésekre volt szükségük. Tulajdonképpen minden európai központban ugyanez figyelhető meg, és végső soron minden nagyvárosban az itáliai kereskedők elégítették ki a vásárlói igények legnagyobb részét. Eljött tehát az ideje, hogy vizsgálódásunkat az udvari városokat elhagyva az itáliai vállalkozások központi irodáiban folytassuk. Induljunk el tehát egy jellegzetes nagyvárosból, Párizsból a rengeteg vállalatnak otthont adó Firenze felé.

Bruges-ben az itáliai kereskedők közösségei azon a téren gyülekeztek, amely a pénzügyletekkel is foglalkozó vagyonos fogadós családról, a van der Beurse vagy de la Bourse famíliáról kapta a nevét. Az itáliai konzuli épületek Sanderus 1641-ben kiadott Flandria Illustrata *című munkájában is láthatók. A tér túloldalán felénk néző épület volt a firenzeiek konzuli épülete. A velenceiek épülete a tér bal oldalán feküdt; a képen ez a tőlünk legtávolabb eső ház. A velenceiek épületét egy kis utca választotta el a genovaiakétól, mely a hozzánk eggyel közelebb eső ház a bal oldalon. A luccaiak épülete nem közvetlenül a téren helyezkedett el, hanem a sarkon túl.*



3 Az udvari városoktól a könyvelőkig

A KIRÁLYI SZÉKHELYKÉNT FUNKCIONÁLÓ, virágzó Párizsba érkező luxuscikkeket többnyire szárazföldi úton szállították a városba. Vízi szállításra általában csak a nagy tömegben importált árucikkek esetében került sor. A luxuscikkek nagy része Észak-Itáliából került Párizsba.

A Párizsból és Champagne-ból Észak-Itáliába vezető szárazföldi utak igen különbözőek voltak. A két legfontosabb út egyike Lombardiából viszonylag egyenesen húzódott, és a Jura-hegységen és az Alpokon keresztül, a Joungeés a Szent Bernát-hágón át érkezett Itáliába. A másik útvonal Dijonnál vagy Chanceux-nál ágazott ki az elsőből, majd innentől a Rhône völgyét követve haladt tovább. Az utazó ezután hajóra szállt, és vízi úton érkezett Genovába vagy Pisába. Természetesen létezett több, kevésbé jelentős forgalmú útvonal is, melyek az Alpokat nem a Szent Bernát-hágón át keresztezték, illetve a Földközi-tenger partját nem a Rhône völgye mentén haladva érték el.

Párizstól Dijonig

Matthew Paris, a St Albans-i szerzetes hosszú leírásait rajzokkal is ellátta. 1254-ben illusztrációt készített a Londonból Apuliaba vezető utat ábrázoló térképéhez. Az útvonalat egy nap alatt megtehető részletekre osztotta. A kiindulási pont, vagyis London az első oszlop alján található, a várost a régi Szent Pál-székesegyház tornya jelképezi. Két és fél napos utazást követően az utas eljutott Doverbe, mely az oszlop tetején látható. A doveri kastélyról a következőt jegyezte fel: „ez a gazdag angol sziget kulcsa" A csatorna átszelése után érkezett az ember Calais-ba és Boulogne-ba, melyek a második oszlop alján láthatók. Innen két útvonalon is lehetett folytatni az utazást. Az egyik Calais-ból Arras-n át Reimsbe tartott, majd tovább Észak-Európa pénzügyi központja felé. A másik a jelentős kikötőnek számító Montreuil-on át Boulogne-ból Beauvais-ig húzódott, majd tovább Párizsba. A Párizsból induló útvonalakról a főszövegben szólunk.

A 15. századi *Itinéraire de Bruges* Párizsból Dijonba a következő útvonalat javasolta (lásd 144. oldal térképe).[1] (Az eredeti, mérföldben megadott távolságok hozzávetőlegesek, a kilométerben megadott adatok azonban már pontosak.) Az utazó az V. Károly uralkodása alatt, 1370-ben elkészült városfal Szent Antalról elnevezett kapuján át hagyta el Párizst.

Párizs		
Cuertel	3 mérföld	(Créteil 11 km)
Bri conte Robert	3 mérföld	(Brie-Comte-Robert 9 km)
Guines putem	3 mérföld	(Guignes 15 km)
Grand puys	4 mérföld	(Grand Puits 14 km)
Provin	5 mérföld	(Provins 27 km)
Nougant	4 mérföld	(Nogent-sur-Seine 17 km)
Maringi	5 mérföld	(Marigny 22 km)
Grand pavillon	3 mérföld	(Le pavillon Ste Julie 13 km)
Troyes	4 mérföld	(Troyes 16 km)
Bar sur Seyne	7 mérföld	(Bar-sur-Seine 33 km)
Castillon	5 mérföld	(Châtillon-sur-Seine 35 km)
Maignillambert	5 mérföld	(Magny-Lambert 25 km)
Chanseus	6 mérföld	(Chanceux 25 km)
Saint Songe	3 mérföld	(Saint-Seine 12 km)
Dygon	5 mérföld	(Dijon 26 km)

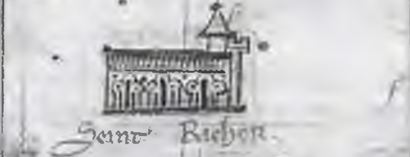
A Bruges-ből, illetve Flandria és Brabant más kereskedelmi és ipari központjaiból Reimsen át érkező kereskedők Troyes-nál csatlakoztak be a Párizs és Dijon közötti útba.


Le chastel de Dovre lentree e la clef
de la Riche isle de Engleter


Cantebire chef de yglises de englet






Seint Richer


Arras


Mustroil



Másfél évszázaddal korábban, 1254 körül Matthew Paris szinte hajszálpontosan ugyanezt az útvonalat javasolta a Párizsból és Flandriából utazók számára (lásd 141. o.).[2] Ugyanebben az évben télen a roueni érsek, Eudes Rigaud kíséretével együtt Rómában utazott ezen az úton.[3] Pihenőhelyei egy része természetesen igencsak eltért az átlagos utazók által igénybe vehető szállásoktól. Első éjszakáját Párizshoz nagyon közel, a híres Saint-Maur-i bencés apátságban töltötte. Más utazók nem álltak meg itt, hanem átkeltek a Marne-folyó hídján, hogy elérjenek Creteilbe. A második éjszakán fivére courquetaine-i kastélyában szállt meg, míg mások általában a közelben fekvő Guignesben aludtak meg. Harmadik éjjelét Brie-ben töltötte, a templomos lovagok rampilloni házában, nem pedig a közeli Grandpuits-ban vagy Nangis-ban, mint ahogy azt más tette volna. Míg az érsek igénybe vehette a templomosok házainak, a bencés apátságoknak és a nemesség kastélyainak szolgálatait, az útra kelő kereskedőknek és küldöncöknek meg kellett elégedniük a fogadók és az ispotályok szolgáltatásaival.



Az 1430-as évekre a különlegesen éles megfigyelőkészséggel megáldott Pisanello nagy népszerűségre tett szert valósághű rajzainak és festményeinek köszönhetően, melyek pontos képet adnak az életről és a halálról Veronában, Mantovában, Ferrarában és Milánóban, illetve e városok környékén, ahol ő maga is élt és alkotott. Szent Györgyről készített falfestményének hátterében két elfogott rabló lóg az akasztófán a felsorolt észak-itáliai városok valamelyikének közelében (talán Veronánál). A jobb oldalon látható farkasábrázolás egyik vázlatfüzetében található – az Alpok és az Appenninek erdőiben, csakúgy, mint a Párizst körülvevő rengetegekben akkoriban farkasok bóklásztak.

Az első, illetve Rigaud érsek esetében a második nap alatt megtett út során az utazó átvágott a Párizst körülvevő erdőségeken. Ezt az erdősávot az uralkodók és az arisztokraták a vadászati lehetőségek miatt igen kedvelték. A híres Párizs környéki paloták – Vincennes, Fontainebleau, Versailles és Chantilly – eredetileg mind vadászkastélyok voltak. Egy történész egyenesen azt állította, hogy a Capeting királyok azért Párizst választották székhelyül, mert itt voltak a legjobbak a vadászati lehetőségek.[4] Míg az arisztokrácia boldog volt, hogy a Párizstól lóháton csupán egy napi útra levő erdőségekben, látszólag végtelen mennyiségű vad található, ugyanez a párizsi polgárokat már kevésbé töltötte el örömmel. Párizs egy 15. század eleji lakosa híres, de sajnos névtelen naplójába feljegyezte, hogy kemény teleken a farkasok az erdőkből egészen a városfalak közelébe húzódtak, és ha valaki a megfelelő elővigyázatosság nélkül egyedül indult útnak, bizony előfordult, hogy az éhező állatok megtámadták és felfalták. Még az is megtörtént, hogy a farkasok bejutottak a városfalakon belülre, és a lakosok legnagyobb rémületére szabadon kóboroltak az utcákon.[5] A napló igen hitelesen adja vissza a városlakók örömét, amikor az egyik legvadabb farkast megölték. Az állat tetemét körbehordozták az utcákon, a farkast megölő polgár részére pedig gyűjtést szerveztek.



Az első napi utazás kockázatos volt, ám korántsem a farkasok jelentették a legnagyobb veszélyt: az erdőkben gonosztevők verődtek össze, akik gyakran rátámadtak az utazókra – a városon kívül és belül egyaránt. Az erdők rablóktól való megtisztítása igen nagy gondot okozott az uralkodóknak, akik erre több kísérletet is tettek a 12. századtól kezdve. Az utazók védelmében az erdő szegélyét hátrébb tolták, a 13. század végén a főkancellár, Enguerrand de Marigny egy bitófát is felállíttatott a Szent Antal-kapu mellett, jól látható helyen, hogy a gonosztevők rohadó hullái elrettentsék garázdálkodó társaikat. Ironikus módon a főkancellár épp e bitón végezte be életét. A rablók elfogásához és kivégzéséhez azonban mindez kevésnek bizonyult. Még a 18. század folyamán is számos útonálló kóborolt és fosztogatott a Párizsba vezető utak mentén.

Mivel a rengeteg területe nem volt élesen körülhatárolva, az utazó tulajdonképpen sosem hagyta el teljesen az erdőt. A 12–13. században lezajlott hatalmas népességnövekedés következtében az erdők és parlagon hagyott földek száma jelentősen csökkent. A kiirtott erdők helyén új falvak jelentek meg, a már korábban is meglevő települések pedig az eddig üresen hagyott földeket megszerezve kiterjesztették a művelhető területek nagyságát. A 14–15. századi népességcsökkenés következtében azonban a frissen benépesített területek egy része ismét elhagyatottá vált. Az éveken át gondosan művelt földeken hamarosan bokrok nőttek, nem sokkal később pedig egész erdőségek fejlődtek ki.

Brie és Champagne

Ha az utazó maga mögött hagyta a Párizst övező erdőségeket, a délre vezető út Brie gazdag, megművelt, nagy nyitott területein viszonylag biztonságossá vált. Ám a táj nem csak ebben tért el Párizstól. A középkorban a Franciaország elnevezést tulajdonképpen csak az Ile de France területére használták, ugyanis a mai Franciaország többi része több félig-meddig önálló államból állt. A Karoling Birodalom 9–10. században bekövetkezett, elsősorban a normannok erőszakos betörésének köszönhető összeomlásával a központi adminisztráció is működésképtelenné vált. A falusi lakosság védelme és a törvények betartatása a helyi feudális urakra hárult. A 10–11. századtól kezdve a feudális nagyurak némelyike – elsősorban a normannok elleni harcban oroszlánrészt vállalók leszármazottai – egyre nagyobb hatalomra tettek szert, földet szereztek, kastélyokat építettek, különböző jogokkal és kötelességekkel ruházták fel magukat és szépen lassan hatalmas fejedelemségeket alakítottak ki. Ile de France területén Párizs Capeting grófjai szilárdították meg hatalmukat, mely azonban nem terjedt ki a Párizst övező erdőségek délkeleti szegélyénél messzebbre. Az erdő másik oldalán feküdt Brie grófjainak területe, melynek központja Provins volt. A 12–13. századra a Troyes központú Champagne-t is uraló brie-i grófok a mai Franciaország területének egyik leggazdagabb és legbefolyásosabb fejedelmeivé váltak. Házasság révén az ország más uralkodócsaládjaival is kapcsolatban álltak. A champange i udvar, mely a 12. században elsősorban Troyes-ban, a 13. században pedig leggyakrabban Provins-ban székelt, nem csupán Brie és Champagne nemességét vonzotta magához, hanem sok más nyugat-európai ország előkelő származású ifjait is. Champagne részben uralkodói miatt volt vonzó a nemesek számára. Henrik grófot a „Liberális”



Az Itinéraire de Bruges által javasolt út Párizsból Dijonba. Az út Provins-nál elágazik: az egyik útvonal áthalad a városon, a másik elkerüli. A Szajnán is sok árut szállítottak Párizsba. A térképen láthatók az egyes fejedelemségek és az erdőségek is, melyeken az utazó áthaladni kényszerült.

jelzővel illették, hitvese, Mária pedig a korai francia irodalom egyik legkiemelkedőbb pártfogója volt. Az 1170-es években Mária a sikeres írót, Chrétien de Troyes-t is támogatta, akinek művei között már sok új stílusú lovagregény található, melyek a 12. század második felében teljesen felváltották a korábbi hőskölteményeket. A hűséges és hősies Roland és Oliver helyett az alkotások a gyötrődő Lancelotról és Trisztánról, illetve más bátor lovagokról szóltak, akik házasságtörő viszonyba keveredtek. Ugyanebben az időben egy András nevű káplán, feltehetőleg Máriáé, a korabeli szerelmes műveket kigúnyoló, *Az udvari szerelem művészete* című munkájával új irodalmi műfajt teremtett. Az udvari szerelmesek szatirikus kézikönyvében lefektette a szerelem „törvényeit”, melyek az arisztokrata hölgyek – többek között Champagne-i Mária és édesanyja, Aqitániai Eleonóra – udvaraiban uralkodtak. Ezekben az udvarokban a hölgyek és az egyedülálló férfiak tulajdonképpen azokat a törvényszékeket csúfolták meg, melyeket a hölgyek édesapjai és férjei jogi tanácsadók segítségével oly fáradságos munkával hoztak létre.

A provins-i *ville haute* a 12–13. században már nem csupán a korai harcos grófok erődjét foglalta magában, hanem a hatalmas új palotát is, mely sokkal alkalmasabb volt az adminisztrációs központ szerepének ellátására, és jobban illeszkedett az udvar kényelmes életviteléhez is. A grófi palota körül Brie és Champagne nemesei egymással versengve építtették nagy kőházaikat, melyek széles román kori kapuikkal hatalmukat voltak hivatva tükrözni. Arra törekedtek, hogy házaik minél masszívabbak és lenyűgözőbbek legyenek, és ugyanez volt a cél a vastag és hihetetlenül drága flamand szövetekből készült díszes ruházatuk esetében is.

Az új udvar élelemmel és szolgáltatásokkal való ellátására egyre több ember gyűlt a városba. A költekező gróf és grófné, a nemesség, illetve a pénzszórásra még hajlamosabb ifjak (akik a szülői pénzküldemény megérkeztekor igen nagy lábon éltek, majd szép lassan teljesen elfogyott a pénzük) mellett rengeteg szolgáló és udvari léhűtő élt a városban. A társadalom felső rétegének kiszolgálásáról az iparosok, kereskedők, szabók, textilkereskedők, aranyművesek és fűszeresek gondoskodtak. A városlakókat élelmezni is kellett, ebből következik, hogy az alapvető árucikkeknek stabil helyi piaca épült ki. A provins-i vásárok azonban nem csupán a helyi mezőgazdasági termények, illetve a nem csekély számú gyapjú- és vászontermek kiárusító helyszíneként funkcionáltak. Champagne földrajzi fekvése miatt vásárait másfél évszázadon át sokkal nagyobb jelentőségű eseményként tartották számon, mint az akkoriban egész Európában gombamód szaporodó kisebb-nagyobb helyi vásárokat. A flamand városok szövetségének értékes textíliák kereskedelmére szakosodott üzletemberei nem haboztak útra kelni, hogy az egyhetes utazás eredményeképpen különleges áruikat a helyi portékákat értékesítő árusokhoz hasonlóan eladásra kínálják Champagne-ban. A genovaiak és később más itáliai kereskedők is hajlandóak voltak majdnem egy hónapig távol lenni otthonuktól, hogy itáliai, illetve a Levantéből importált árucikkeiket elszállítsák Champagne-ba. A vásárokból kezeletlen textíliákkal tértek haza, melyeket később Itáliában varrtak meg és adtak el. A vásárokról író itáliaiak számára a champagne-i vásárok olyan fontosak voltak, hogy többnyire mindenféle jelző nélkül „a vásárok”,



A 19. században a provins-i helyi piac már csak a töredékét foglalta el a 13. századi vásárok által betöltött területnek a Szent Ayoul-templom előtt. Évente két vásárt rendeztek, mindkettő két-két hónapig tartott. A város igen nagy bevételre tett szert a vásároknak köszönhetően, amit a templom pompája is tükröz.

vagyis *i Fieri* néven emlegették őket. Nemcsak a provins-i és troyes-i udvar, hanem a gyorsan növekvő Párizs ellátását intézők számára is kényelmes volt a champagne-i vásárokon beszerezni a flandriai, itáliai és keleti luxuscikkeket, melyekre fejedelmi és nemesi ügyfeleik elkölthették a lakbérekből származó, egyre gyarapodó bevételeiket.

Ha a champagne-i vásárok látogatóinak származási helyét térképre vetítjük, azt láthatjuk, hogy a német területekről, Itáliából, Észak-Franciaországból, Flandriából egyaránt sokan érkeztek ide. A látogatók többségében nem iparosok, hanem egyszerű vásárlók voltak. A németek a megvásárolt árucikkekért elsősorban frissen kitermelt ezüsttel fizettek. A 12. század második felében az ezüst nagy része a Meisseni Őrgrófság területén fekvő, újonnan felfedezett, igen gazdag freibergi ezüstbányákból származott.

A provins-i vásárokat kezdetben a régi grófi kastély melletti sziklakiszögellésen, később pedig az alatta elhelyezkedő Szent Ayoul-templom előtti hatalmas nyitott téren rendezték meg. Lassan egy új alsó város *(ville basse)* alakult ki a Szent Ayoul és a kastélynak otthont adó domb lábai közötti területen. A vásárok bevételt jelentettek a városnak és munkalehetőséget a városlakóknak. Az igazán vállalkozó szelleműek nagy jövedelemre tehettek szert, ha fogadót nyitottak, melyben nemcsak a külföldi kereskedőknek, hanem azok állatainak is szállást biztosítottak, és az árucikkek raktározására is mód nyílt itt. A fogadók némelyike még ma is működik. Akik nem találtak szállást a városon belül, kénytelenek voltak a városfalakon kívül táborozni.[6]

A vásárok jelentőségét Provins pénze és Troyes súlyrendszere szimbolizálja. Mikor a 10. században Provins-ban pénzverdét állítottak fel, elsősorban helyi használatra vertek pénzt itt. Ahogy a vásárok „nemzetközi" jelentőségre tettek szert, a Provins-ban vert pénz nem csupán Kelet-Franciaországban terjedt el, hanem viszonylag nagy mennyiségben egész Itáliáig eljutott. Az 1170-es évekre a provins-i valuta lett Közép-Itália első számú pénze (lásd 149. oldal illusztrációja). Ugyanígy az eredetileg pusztán helyi használatú troyes-i súlyrendszert több európai ország átvette, így hamarosan a „troyes-i súlyokkal" mérték az árucikkek súlyát Londonban és Párizsban egyaránt. Figyelemre méltó, hogy míg az árucsere egyenetlenségeit tükröző pénz dél felé áramlott, a súlyrendszer a champagne-i árucikkekkel együtt elsősorban északon terjedt el.[7]

A 13. század első felében a lebonyolított üzletek számának gyarapodásával egyre hosszabb ideig tartó vásárok mind nagyobb és nagyobb jelentőségre tettek szert. Egy idő után a hat legfontosabb vásár nem kevesebb mint hat hét hosszúságúra nyúlt. Ennek következtében állandó körforgás alakult ki a vásárok működésében, ami azt jelentette, hogy az év szinte bármely napján érkezett is a látogató, biztos lehetett abban, hogy a négy fő város – Provins, Troyes, Lagny, Bar-sur-Aube – valamelyikében éppen vásárt tartottak. A körforgás Provins-ban, a Szent Ayoul-vásárral kezdődött az aratás ideje alatt, szeptember 14-én. Ezt november 2-án a troyes-i Szent Remy-vásár, más néven a „hideg vásár" követte. A lagnyi vásár január 2-án indult, a bar-sur-aube-i pedig a nagyböjt dereka előtti kedden. A kört a két legfontosabb vásár zárta le nyáron, amikor az Alpok hágóin könnyebb volt az áthaladás. A két legjelentősebb vásár az áldozócsütörtököt megelőző kedden kezdődő provins-i májusi vásár és a július elején induló troyes-i Szent János- vagy „meleg vásár" volt.[8]

A vásárok által termelt bevételt lefölöző, egymást követő grófok támogatásának és védelmének köszönhetően a vásárok virágkorukat élték. A grófok által bevezetett viszonylag alacsony vámokból származó jövedelem a lebonyolított üzletek számának növekedésével együtt emelkedett. A grófok megegyeztek más fejedelmekkel, többek között a burgund és flandriai fejedelmekkel, hogy gondoskodjanak a területükön áthaladó kereskedők és áruik védelméről. A felmerülő kereskedelmi viták esetén a gyors és hatékony ítélkezés és az adósságok behajtása érdekében fokozatosan kialakult a vásári felügyelők és törvényszékek szervezete, melyek viszonylag olcsón vállalták a jogorvoslat biztosítását. Hamarosan a vásárok idején felhalmozott adósságot nem csupán a vásárnak otthont adó városban, hanem akár Németalföld vagy Itália főbb kereskedelmi központjaiban is behajthatták. A kölcsönzött pénz biztos visszaszerzésének lehetősége volt az alapfeltétele a legkorábbi kereskedelmi bankügyletek kialakulásának. Lehetővé vált, hogy az itáliai kereskedők kiterjesszék hiteleiket egyik vásárról a másikra. Arra is lehetőség nyílt, hogy az áruik eladásából származó bevétel egy részét az itáliai kereskedők tartalékolás helyett kölcsön adják más kereskedőknek a következő vásárra, melyet az adósok nem csupán az azutáni vásáron, hanem akár Itáliában is törleszthettek. Az Itáliában tartózkodó kereskedők is tudtak pénzt küldeni Champagne-ba. Még magánszemélyek is igénybe vették a születőben lévő banki lehetőségeket, hogy megforgassák pénzüket.[9]

Ennek egyik legkorábbi példája Giraldus Cambrensis breconi főesperes esete, aki 1203 őszén Rómába tett utazásakor néhány bolognai kereskedőtől „utazási csekket" vásárolt a troyes-i vásáron, melyet Itáliát elérve Faenzában készpénzre váltott. A visszaúton pedig Troyes-ban kifizette az itáliai tartózkodása alatt Bolognában felvett kölcsönt.[10]

A 13. század nagy részében a grófok folytatták az őseik által megkezdett hagyományokat. I. Henrik és Mária unokája, IV. Theobald maga is több szerelmes verset írt. Bár 1234-ben megörökölte a navarrai királyi címet, székhelye továbbra is Provins maradt.[11] Provins IV. Theobald és fiai idején élte virágkorát, amikor a fejedelmek Champagne-ból és Navarrából származó jövedelmeit egyaránt itt költötték el. Ezek a jelentős bevételek azonban 1274 után Párizsba vándoroltak, ebben az évben ugyanis Theobald leányunokája, aki Champagne és Navarra irányítását is örökölte, férjhez ment Fülöp francia trónörököshöz. Amikor Fülöp 1284-ben IV. Fülöp néven francia király lett, az állandó champagne-i fejedelmi udvar megszűnt létezni. Míg a korábbi grófok jövedelmeik egy részét jótékony célokra, például templom- és kórházépítésekre fordították Provins-ban és Troyes-ban, utódjai már inkább Párizsban tették ugyanezt. A College de Navarra elnevezésű nívós iskolát sem Provins-ban, hanem Párizsban alapították. Párizs szépen lassan teljesen felszívta azokat a funkciókat, amelyekkel a 12–13. században Provins és Troyes rendelkezett.

Provins felső városa elsorvadt, ma már régészeti lelőhely. 1284 után a fejedelem nem költött pénzt itteni palotája fenntartására, és a nemesség is elhanyagolta hatalmas városi házait. Míg máshol az újabb és újabb generációk az épületeket gyakran átalakították, illetve saját ízlésükre formálták, Provins-ban rengeteg ház maradt fenn 12–13. századi eredeti állapotában – tulajdonképpen az építkezésekre felhasználható költőpénz hiányának köszönhetően.

A fejedelmi udvar elköltözése, illetve a vásárlói igények ezzel járó csökkenése csak egyike volt azoknak a változásoknak, amelyek a következő négy évtized során a champagne-i vásárok hanyatlásában közrejátszottak. A provins-i udvar megszűnésében is szerepet játszó IV. Fülöp 1297-től háborúban állt Flandriával, amivel ellehetetlenítette a Champagne-ból északra irányuló kereskedelmet, a harcokhoz szükséges pénzt pedig a vásárokon gazdát cserélő árukra kivetett adók felemelésével teremtette elő. A vásárok természetesen a háború és a magasabb adók által okozott krízishelyzeten még felül tudtak volna kerekedni, ha maga az árucsere ekkor is virágzott volna.

IV. Fülöp tevékenységeinél fontosabb szerep jutott a vásárok elsorvasztásában a Földközi-tengerről Bruges-be vezető tengeri útvonal 13. század utolsó negyedében történt kialakulásának, melyet egyrészt a hajózási eszközök fejlődése, másrészt Sevilla és Cádiz kasztíliai kézre kerülése tett lehetővé. Az első genovai gályák 1270-ben tették meg ezt a hosszú utat, és a 14. század elejére már Velencéből, Barcelonából és Genovából egyaránt gyakran indultak hajók észak felé. Az itáliai kereskedők Bruges-ben kezeletlen szöveteket vásároltak, melyeket ezentúl tengeri úton szállítottak haza Itáliába. Ennek következtében a champagne-i vásárok textileladásának aránya jelentősen csökkent.

A hanyatlás egyik legfőbb oka azonban épp a vásárok sikeres működésében rejlett. Ahogy a champagne-i vásárok és az itáliai városállamok közötti árufor-

galom növekedett, lehetővé vált a munkamegosztás kialakulása, ahogy arra korábban az Itáliából a levantei területekre irányuló kereskedelemben is sor került. Számos kereskedő maradt Itáliában – Sienában, Luccában vagy éppen Firenzében –, és az árucsere lebonyolítását ügynökeikre vagy üzlettársaikra bízták, akik városról városra jártak Champagne területén, és minden vásárt felkerestek. Az otthon maradt kereskedők sűrű levelezés útján tartották a kapcsolatot megbízottjaikkal, az árukat pedig speciális futárok szállították egyik vidékről a másikra. A munkamegosztás lehetővé tette, hogy a nagyobb itáliai vállalkozások állandóan képviseltessék magukat a vásárokon, amivel még több üzleti lehetőség nyílt meg előttük. Az adott feltételek mellett az is megoldható volt, hogy az üzletet az áruk jelenléte nélkül üssék nyélbe. Egy itáliai kereskedő például megvásárolhatott Champagne-ban egy adott mennyiségű flamand textíliát, melyet ezután Flandriából egyenesen Itáliába szállítottak, anélkül, hogy az áruk érintették volna azt a várost, ahol maga az üzlet megköttetett. Ehhez hasonlóan Párizsban értékesíthettek fűszereket úgy, hogy az áru még Itáliában volt az adásvétel lebonyolításakor. Ennek következtében – bár a nyélbe ütött üzletek száma jelentősen nőtt – egyre kevesebb áru fordult meg ténylegesen a vásárokon. Az üzleti fejlődés következő lépcsőfoka azonban még ennél is rombolóbb hatással volt a vásárokra. A legnagyobb itáliai vállalatok champagne-i képviselőik mellett más városokban (elsősorban a legtöbb üzleti ügyük lebonyolításának színhelyéül szolgáló Párizsban, Londonban és Bruges-ben) is megbízottakat neveztek ki, akik lassan teljesen átvették champagne-i társaik funkcióit. Ezzel pedig maguk a kereskedők mondták ki a vásárok halálos ítéletét.[12]

Ahogy a champagne-i valuta elterjedése a vásárok jelentőségének csúcspontját jelezte, ugyanezen valuta szerepének visszaszorulása a vásárok hanyatlását tükrözte. Miután Champagne és Brie királyi kézbe került, a provins-i pénzverde a helyi pénz, a *provinois* előállításáról áttért a királyi pénz, vagyis a *tournois* verésére. Bár első ránézésre igen eltérőnek látszik, a *denier tournois* súlya és nemesfémtartalma megegyezett a *denier provinois*-éval, így ebben a vonatkozásban a területek királyi uralom alá kerülése nem jelentett nagy változást. IV. Fülöp a pénzverdét Provins-ból Troyes-ba telepítette át, így az utóbbi az egyenes ági grófi leszármazottak elköltözése után sem hanyatlott olyan ütemben, mint a többi település. Az 1336-ban elhunyt utolsó provins-i pénzverőt Szent Firmin templomában helyezték végső nyugalomra. A Troyes-ba áthelyezett pénzverde már nem volt olyan jelentős, mint korábban. Feljegyzések szerint az 1309 és 1312 között eltelt négy évben nem kevesebb mint nyolc királyi pénzverde működött az országban. A vert pénz mennyiségét tekintve a troyes-i pénzverde csupán az utolsó előtti helyen állt a pénzverdék között.

Habár a vásárokon ténylegesen már egyre kevesebb áru fordult meg, Champagne továbbra is fontos pénzügyi központ maradt, ahol lehetőség nyílt kölcsönök felvételére, illetve más városokban vásárolt cikkek árának folyósítására, továbbá a váltók kiállítói és igénylői itt mindig találkozni tudtak. A provins-i vásárteret még sokáig „Place des Changes" néven emlegették, a városból a „Porte des Changes"-en át kilépő, az erdőkön át Nogent, Troyes és végső soron Itália felé vezető utat pedig még ma is „Rue des Changes"-nek hívják.

Előbb-utóbb azonban Provins a pénzügyletek lebonyolításában betöltött jelentős szerepét is elvesztette, és a Párizsból Itáliába vezető úton fekvő egyszerű településsé degradálódott. Amikor 1400 körül az *Itinéraire de Bruges* készült – de elképzelhető, hogy már korábban is – el is lehetett kerülni a várost. Aki így akart tenni, annak Nangis-nál le kellett térnie a régi útról, melyre a Szajnán Bray-nél átkelve Marignynél volt célszerű visszatérni. Az *Itinéraire* összeállítója szerint ez az új út egyenesebb. Még ha így is volt, nem volt igazán tartós: ma már sokkal nehezebb végigkövetni, mint a 12. századtól a 14. századig kiemelkedően jelentős szerepet játszó régi útvonalat.



A 13. században a troyes-i vásárok központi elhelyezkedésének köszönhetően Németalföldről, a német területekről, Itáliából és Franciaország távoli területeiről egyaránt érkeztek ide kereskedők.

Az elsődleges útvonal tehát ismét a vásárok virágkorában leggyakrabban használt út lett. Az utazónak Provins és Troyes között 73 kilométeres utat kellett megtennie, mely háromszor olyan hosszú volt, mint a sűrűn lakott területek vásártartó városait elválasztó átlagos távolság. Az úton két másik ilyen város helyezkedett el: Nogent, ahol az út keresztezte a Szajnát, illetve Marigny.

Provins-ból egynapos utazással el lehetett jutni Troyes-ba, ám természetesen sokkal kényelmesebb volt másfél napot hagyni az útra, miként azt a roueni érsek, Eudes Rigaud és kísérete tette 1254-ben. Rigaud Nogent-től nem messze, a Vigasztaló Szentlélek-zárdában szállt meg. 1254-ben a bencés zárda virágkorát élte; az érsek nővére is itt élt apácaként. Mikor Peter Abelard teológus-filozófus 1121-ben kénytelen volt elhagyni Párizst, először a provins-i Szent Ayoul-ban talált menedéket, majd nem sokkal később saját cellát kapott a gyorsan gyarapodó Vigasztaló Szentlélek-kolostorban, melyet később Heliose apácafőnök-asszony vezetésével zárdává alakítottak. Abelard itt rendezte be kis kápolnáját, ahová visszavonulhatott a világ zajától, bár ez a visszavonulás nem volt teljes. Abelard nagyon jól választotta ki otthonát, hiszen a kolostorból könnyedén lépést tarthatott az eseményekkel. Mivel az épület a Párizsból Rómába vezető fő útvonal mentén feküdt, nemcsak az egyházi hírek értek el gyorsan a kolostorba, hanem fontos egyházi személyekkel is találkozhatott. A kolostor körülbelül félúton feküdt Párizs és Clairvaux között, így a hitbéli kérdéseket érintő ügyekben legfőbb ellenfelének számító Szent Bernát igen gyakran haladt el ablaka alatt – feltehetőleg elégedett mosollyal az arcán.



A 12. században és a 13. század elején a Provins-ban vert champagne-i dénár (más néven provinois*) nem csupán a champagne-i vásárok fizetőeszközeként funkcionált, hanem egész Kelet-Franciaországban elterjedt „valutának" számított, sőt még Rómában is használták. A fenti képen eredeti méretéhez képest négyszeres nagyításban látható.*

A következő jelentős város, Troyes – Provins-tól eltérően – nem maradt meg eredeti állapotában, ugyanis míg Provins fejlődése a grófok 13. században történt elköltözésével teljesen megakadt, Troyes később sem vesztette el teljesen korábbi jelentőségét. A vásárok 14. századi hanyatlása természetesen Troyes-t is igen érzékenyen érintette, ám közel sem annyira, mint Provins-t. Ez utóbbitól eltérően Troyes ezután is jelentős áruforgalmat bonyolított a Szajnán, mi több, a 12. század folyamán a szárazföldi utakon való kommunikáció központjává vált.[13] Fekvése igen előnyös volt: azon a helyen terült el, ahol a Flandriából és Reimsből jövő utak becsatlakoztak a Párizsból Itáliába tartó útvonalba, és más jelentős utak is futottak a környéken. Nyugat felé könnyen elérhető volt a Loire völgye, illetve Orleans, délnyugat felé pedig a földközi-tengeri kikötők. Ez utóbbiak a meglepően gyakran használt, a Francia-középhegységet Nevers-en, Clermont-on és Le Puy-on át keresztező útvonalon voltak megközelíthetőek. Hasonlóan forgalmas utak vezettek kelet felé Lorraine-be és Strasbourgba, illetve Belforton át Bázelbe és a Rajna-vidék

felső részére. Egy ilyen fontos kommunikációs csomópont természetesen a 14–15. század fordulóján tapasztalható hanyatlás során is meg tudta őrizni jelentőségét. Amikor a 15. század végén az európai kereskedelem újjáéledt, Troyes is újra felvirágzott, és a „korszerű" átépítésekkel teljesen eltüntették a város régi emlékeit. A ma „régi" Troyes-nak nevezett város tulajdonképpen a 15. század végétől induló gazdasági fellendülés során épült ki. Sajnos azonban e gazdasági virágzás emlékeit is részben elpusztította a 19–20. századi gazdasági fejlődés. A 16. század elején már *bonnetier*-ket, vagyis harisnya- és kötöttáru-kereskedőket is találunk Troyes-ban. A század folyamán Troyes lett a legfontosabb szalagokat és rövidárukat készítő francia város. Az utak kereszteződésében való rendkívül előnyös fekvése lehetővé tette, hogy a házalók minden irányba eljussanak portékáikkal. Nem meglepő, hogy a 17. század során Troyes az olcsó, népszerű irodalmi alkotások kiadásában és terjesztésében kulcsfontosságú szerepre tett szert, hiszen az árusok az utakat követve könnyedén eljuttathatták a könyveket az egyre nagyobb számú írástudó vidéki lakosnak. Az sem meglepő, hogy az ipari forradalom kezdeti éveitől Troyes pamutszövödéi és harisnyakötő gépei igen jelentős pozícióba juttatták a várost. A város e késői fellendülése eltörölte korábbi, középkori virágzásának minden világi emlékét, mára semmi sem maradt fenn belőle; még a grófi kastély is elpusztult. Az egykor a piactéren és a környező utcákban tartott vásároknak nyoma sem maradt. A városnak a kereskedelemben játszott fontos szerepét ma már csak a szajnai rakpartok nevei és egy raktárépület tanúsítja.

Lagnyban és Bar-sur-Aube-ban, a két másik vásártartó városban évente csak egyszer rendezték meg a vásárt, nem úgy mint Provins-ban és Troyes-ben, ahol kétszer. A januári lagnyi és a nagyböjti bar-sur-aube-i vásárok azonban össze sem hasonlíthatók a májusi provins-i vásárral, illetve a Troyes-ben júliusban megrendezett „meleg" vásárral. Mivel a középkori Lagny gazdasági élete Troyes-hoz hasonlóan később újra fellendült, a régi városból semmi nem maradt meg.[14]

A korábban Bar megye központjaként funkcionáló, majd házasság révén a champagne-i grófok kezébe kerülő Bar-sur-Aube esetében nem beszélhetünk ismételt későbbi felvirágzásról. A város ma is ugyanolyan csendes városka, amilyenné a vásárok hanyatlása után vált. Akárcsak Provins-ban, eredetileg itt is a grófi kastély körül alakult ki a vásár, majd egyre nagyobb teret nyert a növekvő településen. A Szent Péterről elnevezett bencés kolostor árkádjai még ma is megvannak a templom nyugati és déli oldalán. A főként fából, részben pedig kőből épült, régen közvetlenül a piacra néző árkádok alatt gyűltek össze a kereskedők a vásárok idején. Az évszázadok alatt azonban a háromszögletű piactéren, mely egykor ugyanakkora volt, mint a provins-i Szent Ayoul előtt elterülő Place des Changes, egymás után épültek a házak. A ma is működő – fedett – piac már sokkal kisebb; a Szent Péter-kolostortól egy sor újonnan épült ház választja el.

A vásárokon folyó „nemzetközi" kereskedelem mellett rengeteg helyi, vagyis Champagne-ból és Brie-ből származó termék is gazdát cserélt. A helyi árucikkeket nem csak a vásárokon értékesítették; egy részük a távolsági kereskedelem révén egészen messzire fekvő területekre is eljutott. A középkorban több



vidéken is nagyon kedvelt volt például a Brie-ből származó sajt, melyet Flandriában is lehetett kapni. 1369 körül egy bruges-i tanár *Livre des Mestiers* címen igen sikeresnek bizonyult franciatanítási kézikönyvet állított össze, melyből flamand anyanyelvű diákjainak megtanította a hétköznapi termékek francia nevét. Összesen három sajt neve szerepelt a műben, melyből az egyik a „Froumage de Brie" volt. Champagne ma elsősorban a Reimsben és Epernayben termelt különleges boráról, a *vin mousseux*-ról híres, melyet a 17. század végén kezdtek gyártani. A középkorban tehát Champagne nem boráról, hanem gabonájáról volt közismert. A gabonát nagy nyílt mezőkön termesztették, melyek olyan jellegzetesek voltak, hogy Európa más országainak hasonlóan hatalmas, sík, gabonatermesztő vidékeit is gyakran nevezték „champagne" vagy „champion" területeknek. A párizsi lakosok ellátásához szükséges gabona nagy részét Champagne-ban termelték meg. Nem meglepő tehát, hogy Champagne útjain ősszel hatalmas volt a forgalom: a gabonát méretes hordókban szállító szekerek hosszú, tömött sorokban döcögtek Troyes felé, ahol hajóra tették az árut és a Szajnán át Párizsba szállították.

A bar-sur-aube-i árkádsor egyike a champagne-i vásárok fennmaradt emlékeinek. Az időjárás szeszélyeitől védelmet nyújtó árkádok alatt a minden tavasszal nagyböjt idején, március–áprilisban megrendezett vásárra idözönlő kereskedők nyugodtan üzletelhettek itt. Jelenlegi formáját a vásárok hanyatlása idején, a 14. században nyerte el. Az épület az antwerpeni árkádos Bourse (lásd 51. oldal képe) távoli, kezdetleges ősének tekinthető.

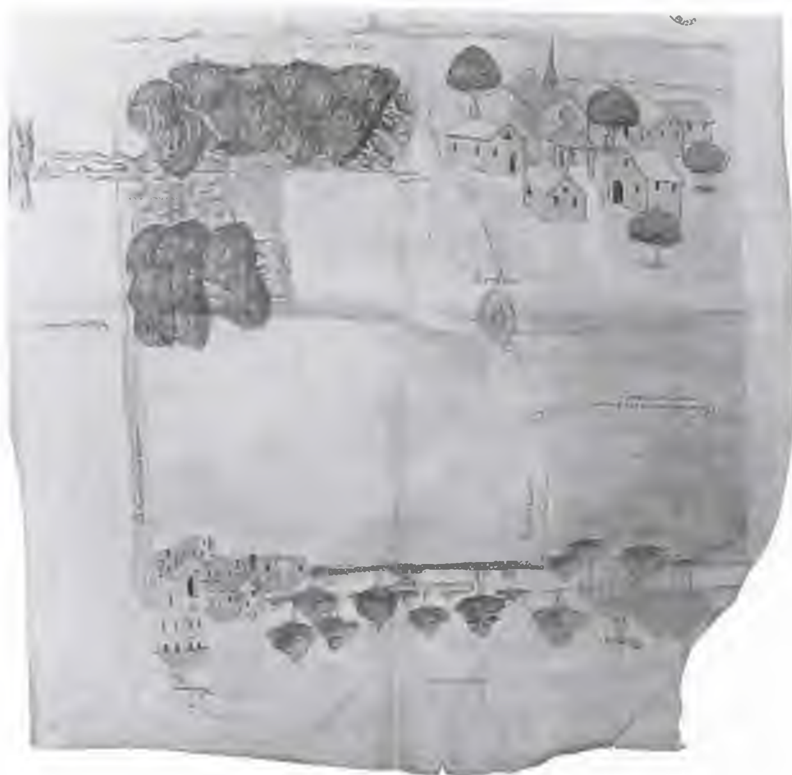
Egészen a 13. század közepéig Champagne jó minőségű gyapjútermékei is közkedveltek voltak, melyeket a vásárok alkalmával is be lehetett szerezni. A genovai és marseilles-i jegyzői számadásokat vizsgálva egyértelművé válik, hogy a 12. század második felétől nagy mennyiségű gyapjúcikket szállítottak a Földközi-tenger partvidékén elterülő országokba. A 13. század közepén azonban a még jobb minőségű, luxuscikknek számító flandriai gyapjú megjelenésével a champagne-i – és angliai – gyapjútermékek veszítettek népszerűségükből, és többnyire eltűntek a „nemzetközi" piacokról. Míg Angliában a gyapjúgyártás száz évvel később, a 14. század közepén ismét erőre kapott, a champagne-i gyapjúipar sosem tudta kiheverni a flandriai gyapjú által okozott csapást.

A Champagne északi részén, Reims környékén összpontosuló lenvászongyártás azonban sokkal életrevalóbbnak bizonyult. Az Ázsiába tartó genovai és más itáliai kereskedők számára íródott 14. századi latin–kun–perzsa kifejezésgyűjtemény, a *Codex Cumanicus* különbséget tett a perzsa vásárlókhoz szállított különbözőféle európai vásznak között. A lista a „champagne-i vászonnal" kezdődött, majd említést tett a „reimsi vászonról", és csak ezután tért rá a többi nyugati textíliára. A legjobb minőségű vásznakat megérte akár egészen távoli vidékekre elszállítani és ott értékesíteni. Míg az európai nemesség elsősorban a nehéz gyapjúanyagokat preferálta, az ázsiai fogyasztók inkább a könnyebb vászoncikkeket kedvelték. A 14. század második negyedében tevékenykedő sikeres firenzei kereskedő, Pegolotti feljegyezte, hogy a szárazföldön Kínába tett utazások alkalmával célszerű volt az európai kereskedőknek vásznakat vinni magukkal, melyeket a közép-ázsiai Urgencsben lehetett eladni. Ezenkívül azt javasolta, hogy a legkiválóbb minőségű vásznakból néhány bálányit mindenképpen szállítsanak Kínába, és csak ott értékesítsék.[15]

Burgundia

Troyes-tól délre és keletre Champagne déli és keleti határait erdőségek zárták le, ahogy „Franciaországot" és Brie-t is erdők választották el egymástól. Champagne tehát délről és keletről teljesen „el volt vágva" a külvilágtól. Vasúton vagy autópályán utazva ma már nem érzékeljük a régen félig-meddig önálló vidékek egykori elzártságát. Troyes-t elhagyva az út a Szajna mentén, az erdőn át vezetett Bar-sur-Seine-be, Châtillon-sur-Seine-ből pedig a Champagne-t Burgundiától elválasztó dombok között haladt. Ez az elválasztó vonal azonban nem jelentett éles határt, hiszen Burgundia már a 13. század elején is benyúlt egészen a Szajna felső völgyéig. Châtillon-sur-Seine tulajdonképpen Burgundia előretolt állásának tekinthető, amit egy 13. századi utazónak saját bőrén kellett megtapasztalnia. 1203-ban Giraldus Cambrensis főesperes írta le, hogy Rómából hazatérve hogyan „szelték át Burgundiát, csak néha tartva pihenőt, egyre közeledve Franciaország határához". Számára tehát Burgundia egyértelműen nem tartozott „Franciaországhoz", ám érdekes módon Champagne igen. Leírásából tanúi lehetünk a középkori határszolgálat meglepően hatékony működésének. Giraldust egy másik utazó aljas módon feljelentette, ezért személyleírását szétküldték a területen, így a körözés híre hamarosan elérte a burgundiai herceg châtilloni kastélyának helyőrségét is, mely a Szajna által leírt kanyaron átívelő hidat ellenőrizte. A környéken áthaladó utazók mindegyike ezen a hídon kelt át a folyón. Giraldus beszámol arról, hogy

> ahogy megpillantottuk Châtillon-sur-Seine-t, a kastély főhadnagya kíséretével együtt kijött a városból, hogy fogadja Burgundia hercegének seneschalját, így véletlenül velünk is összetalálkozott. A menet végén haladó főesperest a főhadnagy feleségének fivére ismerte fel. Az ifjú sokáig fürkészte a főesperes arcát a kámzsa alatt, majd utasította, hogy várjon… a főhadnagy visszasietett… kiadta a parancsot, hogy… fogják el, és vigyék Châtillonba… a főhadnagy ifjú rokona azt mondta, a személyleírás alapján ismerte fel a főesperest, részben magasságáról, részben nagy, bozontos szemöldökéről – elsősorban az utóbbiról.[16]



Bár az 1435-ös arras-i egyezményt követően papíron helyreállt a béke Burgundiai Fülöp és kevésbé vagyonos unokatestvére, VII. Károly francia király között, a határ mentén gyakoriak voltak a súrlódások a tisztviselők között. Az egyik területi probléma rendezése érdekében készítették 1460-ban az itt látható térképet, mely bemutatja, hol húzódik a határ egy franciaországi és egy burgundiai falu között. E térkép tökéletesen jelzi, hogy a mai Franciaország a középkor végén tulajdonképpen több önálló országból állt.

Az útdíjakról és a vámokról általában sokkal többet tudunk, mint a határőrökről, azon egyszerű oknál fogva, hogy az adók begyűjtéséről gyakran készült írásbeli feljegyzés, míg a menleveleket, útleveleket az utazás végeztével nem tárolták tovább. Mindazonáltal egykor jól kidolgozott menlevélrendszer működött. A champagne-i grófok például gondoskodtak arról, hogy a vásárokra érkező kereskedők a Burgundián való átutazáshoz rendelkezzenek menlevéllel.

Ahogy említettük, Burgundia határai nem követték a természetes határvonalakat, és területei bőven benyúltak Champagne területére, ami a védelmi szempontokat figyelembe véve nem volt meglepő. Ehhez hasonlóan a Milánói Hercegség nem ért véget az Appenninek gerincén található Cisa-hágónál, hanem egész a hegy nyugati, vagyis toszkán oldaláig, Pontremoliig kiterjedt. A dombok másik oldalán elterülő Firenzei Állam határa nem a Futa-hágón át húzódott, hanem az Appenninek északi lejtőin, áthaladva az 1330-as években alapított Firenzuola megerődített városán. A mai Izraeli Állam sem elégszik meg a Golán-fennsík szélén húzódó határral, hanem a védelem érdekében a „szíriai" lejtők egy részét is szeretné bekebelezni. Természetesen minden állam szeretné ily módon biztosítani határait, ám erre csak a legerősebbeknek van lehetőségük.

A „Champagne-ban fekvő" burgund Châtillontól az út délkelet felé futott tovább Magny Lambert-ig, a ma már keskeny és hajózásra alkalmatlan Szajna mentén. A „Rue Haute" ezután a Szajna meredek völgyét elhagyva az oldalirányból a Szajna völgyébe torkolló többi völgyet szegélyező mészkőfennsíkon folytatódott. Ott, ahol ezek a völgyek keresztezték az utat, az utazónak meredek lejtőkön és emelkedőkön kellett átkelnie. Így volt ez például St Seine-nél,





A Chambellan-család Dijonból származott, akárcsak szomszédjuk, a Sauvegrains-família. Vagyonukat szövetgyártásból szerezték. Később a fejedelem szolgálatába álltak, szőlőhegyeket vásároltak, és igen előnyös házasságokat kötöttek; ezeknek köszönhetően később nemesi címet nyertek el. A Chambellan-ok és más családok vagyonuk nagy részét a városokban szerezték, és ugyanitt rengeteget el is költöttek belőle. A 15. században a Chambellan család impozáns, késő gótikus stílusú házat építtetett a hercegi palota mögött a rue de Forges-on. A csigalépcső középső oszlopának tetején egy kosarat cipelő szőlőszüretelő alak látható. Az oszlop egy csodálatosan faragott, pálmalevelet utánzó boltozatot tart.

ahol Rigaud érsek a völgyben megbúvó kis apátságban szállt meg, illetve Val Suzon-nál, ahol a mészkőszurdok a Szent Bernát-hágó ispotályának egyik „kihelyezett" részének adott otthont. Az út újabb dombokon és erdőségeken áthaladva Dijon környékén ért ki Burgundia északi részének dúsan termő vidékére. Míg Champagne-ban a folyók észak felé, a La Manche csatornába folynak, Burgundiában dél felé folynak és a Földközi-tengerbe torkollanak.

Ezek az erdővel borított mészkődombok nem voltak olyan nehezen járhatók, mint az Alpok vagy a Jura-hegység, ám jelentős vízválasztóként funkcionáltak észak és dél között, illetve határvonalat húztak a két „ország" közé. Burgundia a déli oldalon, Champagne pedig a Párizs felé eső északi részen feküdt.

Burgundia területén a több útvonal kereszteződésében elterülő Dijon tekinthető az első jelentős városnak. Addigi jelentősége még tovább nőtt a 14. században, amikor a burgund hercegek a hercegi adminisztráció központját Beaune-ból ide telepítették át. Sok dijoni épület tükrözi a város politikai jelentőségét. A hercegek a város központjában építették fel palotájukat, emellett a karthauzi rendi Champmol-kolostor alapjait is lerakták, részben egy családi síremlék kialakításának céljával. Természetesen a hercegi tisztviselők is csinos városi házakat emeltettek maguknak ugyanabban a késő gótikus stílusban, mint uralkodójuk. E házak ma is látható példái a Chambellan- és Sauvegrains-családok *hôtel*jei. Dijon azonban sosem vált a kiemelkedően vagyonos burgund hercegek székhelyévé. A Valois hercegek az 1420-as évekig párizsi palotájukból, később pedig Brüsszelből irányították a területet. Dijoni palotájukat csak olykor-olykor vették igénybe. A hercegség adminisztrációjának központja és a helyi nemesség gyülekezőhelye azonban mindvégig Dijon

maradt, így területi központként még sokáig jelentős funkcióval bírt. Sajnos kevés emlék maradt fenn, mely bizonyítaná középkori fogyasztási központként játszott jelentős szerepét, leszámítva a Miasszonyunk temploma mellett található kis 15. századi boltocskát, a Maison Milliere-t.

Már akkor is, mielőtt a Valois-k egyik székhelyévé vált volna, Dijon olyan város volt, ahol az Itáliába tartó utazóknak el kellett dönteni, merre folytatják útjukat. Nyáron, amikor a Jura-hegység és az Alpok hágóit nem takarta hó, a fő útvonal a Jounge- és a Szent Bernát-hágón át egyenesen futott Itáliába. Ha valaki a másik útvonalat akarta követni, akkor dél felé kellett fordulnia, a Rhône völgyét követve. Bármelyik úton indult is el az illető, előbb-utóbb újabb elágazáshoz és egyben újabb döntéskényszerhez érkezett. A Jura-hegységen átkelve az utazó választhatott, hogy a gyakrabban használt Szent Bernát-hágón vagy az újabb keletű Simplon-hágón keljen át az Alpokon Itáliába. Ha a Rhône völgyében haladt előre, választania kellett, hogy a Mt Cenis-hágón átkel az Alpokon vagy inkább Aigues Mortes-ig vagy Marseilles-ig szárazföldi úton halad, ott hajóra száll és tengeri úton közelíti meg Itáliát.

A Nagy Szent Bernát- és a Simplon-hágó

Az Alpok különböző hágóin való átkelés azonban csupán az év adott időszakában merült fel reális választási lehetőségként. A 21. században a Szent Bernát-hágó átlagos járművek számára júniusig, sőt néha egészen június végéig járhatatlan.[17] Októbertől ismét nem lehet átjutni a hágón. A középkori kereskedők málhás állataikkal – gyakran hatalmas erőfeszítések árán – az évnek egy kicsit nagyobb részében át tudtak vergődni a hegyeken. Ez különösen igaz volt a – többek között a 12. században tapasztalt – hosszabb meleg időszakokban, amikor az időjárás sokkal enyhébb volt a mainál. Mindazonáltal a hegyeket átszelő egyenes út leginkább nyár közepén volt használható. Nem véletlen, hogy a Troyes-ban júliusban és augusztusban megrendezett „meleg" vásár sokkal több itáliai kereskedőt vonzott, mint más vásárok.

Dijont elhagyva az egyenes út a Burgund hercegség lapos, nyílt területein vezetett egészen St-Jean-de-Losne-ig, ahol a széles Saône olyan lenyűgöző természetes határvonalat alkotott Burgundia és Franche-Comté között, mint a dombok és erdőségek Champagne és Burgundia között. Nagy technikai bravúr volt itt hidat építeni a folyó felett, és amikor végül sikerült, olyan könnyen lehetett ellenőrizni, mint egy hegyi hágót. Ha a kereskedők ezt az utat választották, áruiknak mindenképpen át kellett kelniük ezen a hídon. A folyón ma átívelő híd már sokkal később épült. Az áradások, a háborúk és az átépítések miatt alig néhány középkori híd maradt meg eredeti állapotában (lásd 176–180. oldal). A burgund hercegek jelentős bevételhez jutottak a területükön levő, stratégiai fontosságú ponton fekvő hídnak köszönhetően. A St-Jean-de-losne-i útdíjak megfizetését nem lehetett kikerülni azzal, hogy a kereskedő más közeli útvonalat választott, hiszen a környéken nem volt más út. Az útdíjakról fennmaradt számlák egyértelműen jelzik a Lombardiából harci méneket, pamutbársonyt, szőrméket és selyemárukat hozó, hazafelé pedig gyapjút és más szöveteket szállító itáliai kereskedők túlsúlyát. A legtöbb kereskedő Milánóból származott, ám Velencéből és számos olyan városból is érkeztek utazók, amelyeket alapvetően nem exportra termelő gazdaságukról ismerünk.[18]

Akárcsak ma, a Saône már akkor is akadály és fontos szállítási útvonal is volt egyben. Még ma is rengeteg uszály látható a folyón. A Jean-de-losne-i rakpart egyike volt a három legfontosabb helynek, ahol az addig szárazföldön szállított árukat vízre rakták, hogy hajókon dél felé továbbítsák őket. Azokat az árukat, amelyek a folyón felfelé utaztak, hogy aztán kelet felé, a Troyes-ból vezető szárazföldi úton haladjanak tovább Belfort és Bázel irányába, Port-sur-Saône-ban rakodták ki. A lefele hajózó árukat pedig Chalon-sur-Saône-ban tehették partra.

St-Jean-de-Losne-t elhagyva az Itáliába vezető út a Franche-Comténak a Saône burgund partján fekvő síkságokhoz hasonló nyílt területein vezetett tovább. Az *Itinéraire de Bruges* a Doubs átkelőnél elhelyezkedő Giveri-t (Gevry) javasolja következő állomásnak az utazók számára. Ez a település jelezte a lapos, nyílt vidék végét. Innentől a terep hirtelen megváltozott. Az *Itinéraire* következő állomása La Loye, mely a Loue völgye fölé nyúló kisebb hegygerincen, a Chaux-erdő szélén feküdt. Ma Gevry és La Loye is csupán kisebb falvak. Az út ezen részét napjainkban már igen nehéz végigkövetni, mert egyike azon néhány nyugat-európai középkori kereskedelmi útnak, amelynek a nyomvonalát nem követi az újonnan épített autópálya vagy főútvonal. A középkori szekerek és málhás állatok által bejárt útvonalakat kutatóknak általában meg kell küzdeniük a fullasztó kipufogógázzal.

Salins-les-Bains előtt az út ismét összefut egy mai főútvonallal. Salins-les-Baines – ma csakúgy, mint a középkorban – hosszú, keskeny város, mely a fölé magasodó Jura-hegység egészen más jellegű tájaira vezető, kanyargós mészkőszurdok aljában fekszik. Neve egykori jelentőségére utal. A sós vizet már a 6. században felhasználták itt, ám a település igazi virágzása a 13. században kezdődött meg.[19] A 14. század elején – a feltehetőleg kissé túlzó helyi szájhagyomány szerint – nem kevesebb mint hatszáz szekér haladt át naponta a városon, melyek vagy a só párologtatásához szükséges, eltüzelni való fát hozták, vagy a sót szállították el más területekre. A sót gyakran kristály formájában fenyőfából készült hordókba töltve fuvarozták. Egy-egy hordó több mint negyed tonnát is nyomhatott. Előfordult az is, hogy henger alakú tömbökben szállították, melyek tömege különböző volt (egy és hat kiló között ingadozott), attól függően, hogy éppen melyik piacra szánták eladásra. Franche-Comté 45 kilométerre található központjába, Dôle-ba szállították a *gros sel d'ordinaire*-t, míg a *sel Fribourg* és a *sel Lombard* sokkal távolabbi piacokon került értékesítésre.

A város a hatalmas erődített és elkerített sólepárló telepről kapta a nevét, és ennek köszönhette jelentőségét is. A városba látogatók ma is megtekinthetik a 12–13. századi aknafolyosókat, ahova a sós vizet pumpálták. A sós vizet felforralták, így sókristályokat nyertek ki belőle. Sajnos a középkori párlóházak mindegyike elpusztult, csupán azok maradtak meg, amelyek a 18. században épültek.

Salins-les-Bains a hegyvidéki területek és az északon és nyugaton elterülő sík földek határán feküdt. Míg az utóbbiakon szekerekkel is könnyedén lehetett utazni, az előbbieken nem, így itt a lovak és öszvérek teherbírására voltak utalva a kereskedők. Az ilyen fekvésű településeken a fogadók és fogadósok szerepe kiemelkedően fontos volt, így többnyire igen jelentős bevételre tettek szert (lásd 203–208. oldal). A szárazföldön, szekéren érkező árucikkeket itt pakolták le, ideiglenes raktározásukat pedig gyakran a fogadósokra bízták,





Az elsőként a rómaiak által használt salins-i sós vízű kutak a középkori Európa belső területeinek egyik legfontosabb sóforrásává váltak. A párlóházakban a felpumpált sós vizet hatalmas üstökben fatüzeléssel párologtatták. A párlóházakból föld alatti tárnák nyíltak. A kitermelés nyomai és számos eszköz – melyek egy része a 12. századból és az azt követő időszakból származik – ma is látható.

míg mód nem nyílt kisebb méretű porciókra való felosztásukra. Ezeket a kisebb adagokat utána ismét becsomagolták és teherhordó állatok karavánjával a hegyeken túli területekre szállították.

Salins-les-Bains egy szurdokban fekszik, két oldalról már a Jura-hegység lábai fogják közre, melyekre meredeken kapaszkodik fel az út. Körülbelül hatvan kilométeren (negyven mérföldön) át folyamatosan emelkedik az út, érintve Pontarlier-t, majd tovább egészen a Jougne-hágóig, mely 1000 méterrel a tengerszint felett fekszik.

A hágó két oldalán, tőle 15, illetve 20 kilométernyi távolságra elhelyezkedő településeken, Pontarlier-ben és Les Clées-ben az utazó fogadókat is találhatott. A hegycsúcs közelében volt néhány ispotály is, melyek a Nagy Szent Bernát-hágó ispotályával álltak kapcsolatban. Bár utóbbi a 18. században leégett, nevét még ma is őrzi a hosszú századokat túlélt falu, „Les Hôpitaux Vieux".

A Jura gerincén átkelve az út elhagyta Franche-Comtét, és átlépett egy másik „országba", Vaud-ba (Waadt). A középkor végén ez a terület a savoyai grófok (1416-tól hercegek) irányítása alá tartozott. A Jougne-hágótól leereszkedve az utazók egy része az Orbe völgyének északi oldalán húzódó úton haladt tovább, a többség azonban magában a völgyben futó útvonalat részesítette előnyben. Bármelyik úton haladtak is, az utazók nem kerülhették el az útdíj megfizetését: a savoyai uralkodó az északi út mentén Lignerolles-ban, a völgybeli út mentén pedig Les Clées-ben állított fel vámhivatalokat. A befizetendő útdíj összege megegyezett a két hivatalban.[20]

A Jougne-hágó után található vámhivatalokban a savoyai uralkodó által begyűjtött útdíjakat a 15. század közepéről fennmaradt Les Clées-i elszámolásokból ismerjük, mely magában foglal egy sokkal korábbi elszámolási listát is.[21] Bár a 14. század elején a szárazföldi kereskedelem volumene csökkenni kezdett, az elszámolások a szárazföldi útvonalon szállított legfontosabb árucikkként a jó minőségű, drága francia és flamand textíliákat és az elsősorban Angliából származó gyapjút említik. A Lombardiából érkező árukat *averi ponderis*-nek nevezték, ami azt jelenti, hogy „súlyra árult cikkek". Közéjük tartoztak például a fűszerek. A Lombardiából a francia piacra érkező lovakra kivetett adó mennyisége változó volt: a legalacsonyabb adósávba az egyszerű ló, a *bestia*

equina tartozott, utána jött a nagy méretű ló, a *magna equina*, végül pedig a harci lovak, melyekre az adó elképesztően magas volt. A nemesi vásárlók számára behozott ragadozó madarak között találhatunk különféle sólymokat (*asturcone* és *gilfaudo* fajtákat) és karvalyokat. A nemesség fogyasztási cikkei közé tartozott – még ha nem is olyan direkt módon, mint a lovak vagy a sólymok – a lombard indigó, mellyel a drága szöveteket kékre festették. A Szűz Máriát ábrázoló flamand festményeken Mária köpenye gyakran játszik indigószínben. A feljegyzések említik a Balti-tenger vidékéről importált, az európai előkelők asztalán péntekenként és böjt idején felszolgált heringet is, melynek adóját ezer darabonként állapították meg. Mivel a burgundiai gabonatermelő vidékekről a hegyeken át szállított búza különféle fajtáit *(chinallata, frumenti, siliginis)* mindennapi cikkeknek tekintették, ezekre az árukra igen alacsony vámot kellett fizetni. A sótömbök esetében a feljegyzések nem tesznek említést egyedi vámszabályokról, így ez az árucikk feltehetően a többi áruval együtt a *fardello* kategóriájába tartozott. Minden *fardello* után – mely valószínűleg egy öszvérrakománnyi árucikknek felelt meg – kilenc régi lausanne-i dénárt kellett fizetni. Ez a vám sokkal magasabb volt, mint a búza esetében, ám a Jougne-hágó feljegyzéseiben szereplő némelyik áruhoz képest még így is alacsonynak számított.

Aki a lignerolles-i és Les Clees-i vámhivatal kikerülésére törekedve a Jougne-hágótól néhány mérföldre északkeletre, a Jura-hegység nehezebb terepen és magasabban fekvő Col des Etroits felé vették az útirányt, hamarosan Vuiteboeufbe ért, ahol a savoyai uralkodó szintén vámhivatalt létesített. A vuiteboeufi vámok megegyeztek a másik két településen szedett vámokkal. Aki Franciaországból Itáliába utazott ezen az úton, az semmiképpen nem tudta elkerülni a savoyai hatóságok által kiszabott vámok megfizetését. Tulajdonképpen az Alpok nyugati részének egész területén lehetetlen volt kitérni a savoyai vámhivatalok hatásköre alól. Azok a kereskedők, akik útjukat Dijonból Burgundián át dél felé, Lyonba folytatták, majd nyugat felé fordultak és átkeltek a – Nagy Szent Bernát-hágó mellett igen nagy forgalmat bonyolító – Mont Cenis-n, Montméliannál, az Isère felett épült hídon voltak kötelesek kifizetni a kiszabott díjakat.

A savoyai vámhivataloktól néhány mérföldnyire a Jougne-hágó irányából érkező utak egyesültek, hogy utána Borsenic-n át a Genfi-tó partján fekvő Lausanne-ba és Vevey-be fussanak tovább. Vevey-ben egy „Németországból" érkező út csatlakozott bele a „Franciaországból" jövő útba. Nicholas Seemundarson izlandi utazó a 12. század közepén bejárta Schleswiget, Hannovert, Mainzot és Bázelt, és a következőket jegyezte meg: *„ibi juguntur viae quibus Alpes transituri Romam petunt variarum gentium peregrinantes, scilicet: Franci, Flaemingi, Galli, Angli, Saxones et Scandinavi".* („Itt találkoznak a Rómába tartó, Alpokon átkelni vágyó francia, flamand, walesi, angol, szász és skandináv zarándokok útjai.")[22] Seemundarson Bázelből Solothurnon és Avenches-on át ért el Vevey-be. Az út a Genfi-tó mentén egészen Villeneuve-ig futott, melynek neve is jelzi, hogy egy tudatosan létrehozott településről van szó.

A középkor végének gazdasági fejlődése következtében Nyugat-Európában – elsősorban a 13. században – számos új település alapult. Az új települések egy része betöltötte a neki szánt funkciót: olyan új piacokká váltak, amelyek ellátták a környéket, és a földesuraknak sokkal nagyobb jövedelmet



Útvonalak Burgundiából és a Rhône völgyéből Lombardiába. A térképen azt is megfigyelhetjük, hol keltek át az áruk a Jura-hegységen és az Alpokon. A 13. század végén Burgundia és Lombardia között a Jounge-hágó és a Nagy Szent Bernát-hágó számított a legforgalmasabbnak, igaz, a Mont Cenis-hágót is gyakran használták a kereskedők. Mivel az újonnan megnyitott Simplon-hágó közvetlenül Milánóba vezetett, népszerűsége gyorsan nőtt. A savoyai uralkodók által a késő középkorban a hágókon való áthaladás előtt szedett vámokat megörökítő feljegyzések sok mindent elárulnak a hegyeken átmenő forgalom volumenéről és a szállított árukról. Az elsősorban a zarándokok utazásának megkönnyítését célzó, a hegycsúcsokon vagy a hegycsúcsok közelében fekvő ispotályokban a kereskedők és más utazók is menedéket találtak.

hoztak, mint amit a földművelésre használt föld után fizetett bér jelentett volna. Néhányuk a vártnál sokkal nagyobb jelentőségre tett szert, és hamarosan nagyvárossá fejlődött. Így jött létre többek között Ypres, Liverpool, Bilbao, Zágráb, Stockholm és Berlin.[23] Néhány újonnan alapult város azonban képtelen volt betölteni a neki szánt szerepet – ezek a települések ma már csupán kis falvak. Európa főútvonalai igen vonzóak voltak az új települések alapítására törekvő földesurak számára, így az utak mentén újabb és újabb „Villeneuve"-ök bukkantak fel. A Genfi-tó partján fekvő Villeneuve ma már csupán egy kis falu. Miután az *Itinéraire de Bruges*-t követő kereskedő Villeneuve-ben kifizette az itt szedett vámot,[24] a Rhône völgyének felső részét követve Aylle-n (Aigle) és Saint Mauriuson (Saint-Maurice) át Martignybe érkezett, majd innen Durance meredek völgyében Sanbransteren (Saint Branchier) és Sorsières-en (Orsière) át elérkezett a Nagy Szent Bernát-hágóhoz.

Néhány – elsősorban 14. századi – utazó Marignyből a Rhône völgyében Sionon és Brigen keresztül folytatta útját, és így ért el a Simplon-hágóig. A Simplon-hágónak az volt az előnye, hogy sokkal alacsonyabban feküdt (2010 méter), mint a Nagy Szent Bernát-hágó (2473 méter), így a hó az évnek sokkal rövidebb szakaszában jelentett akadályt. Az útvonal itáliai része azonban – főként a Gondo-szurdokban – sokkal veszélyesebb volt, mint a Nagy Szent Bernát-hágón áthaladó út. A Simplon-hágón átvágó útvonalon az utazó

egyenesen Milánóba érkezett, míg a Nagy Szent Bernát-hágón átkelve a nyugat-lombardiai Aostába. Magasabb fekvése és a hóakadályok ellenére úgy tűnik, hogy a Nagy Szent Bernát-hágón átmenő forgalom sokkal nagyobb volt, mint a Simplon-hágóé. Ez utóbbit a 13. század közepétől kezdték használni, ispotály is csak 1235-ben alapult itt. Bár a 14. században forgalma megnövekedett, a 15. században sok utazó ismét a Szent Bernát-hágót részesítette előnyben.

A champagne-i grófok üzleti érdekeinek és jóindulatának köszönhetően a Champagne-ból Itáliába vezető út mentén az uralkodók jóváhagyásával, illetve sokszor birtokadományaira támaszkodva sorra létesültek az ispotályok. Ez biztosította, hogy a Champagne-ból induló zarándokok eljussanak Rómába, illetve hogy az itáliai kereskedők csoportjai elérjenek a helyi vásárokra. A leghíresebb és leggazdagabb ispotály a Nagy Szent Bernát-hágói volt (lásd 211. oldal). A 12. század közepétől a troyes-i *Domus Dei* ispotályt ugyanazok az Ágoston-rendi szerzetesek vezették, mint a Szent Bernát-hágón található intézményt. Az ispotály ezután császároktól, pápáktól és hálás utazóktól további adományokat kapott, így hamarosan Angliától Szicíliáig, továbbá Champagne-ban és a hágó környékén több birtokkal is rendelkezett.

Az Itáliába vezető főútvonal mentén sok ispotály – többek között a troyes-i és a Jura-hegységben fekvő Jougne-hágó ispotálya – kapcsolatban volt a Nagy Szent Bernát-hágó ispotályának alapítványával. A 12. századra Troyes és a Jounge-hágó közötti útszakaszon további ispotályok létesültek Bar-sur-Seine-ben, Val Suzonban és Salins-ban, illetve a Jougne- és a Nagy Szent Bernát-hágók között Lausanne-ban és Vevey-ben.[25]

Nyáron a Szent Bernát-hágón való átkelés akadálymentes volt. Az észak-német utazó, Stadei Albert 1236-ban kelt át az Alpokon. *Annales*-ben nemcsak a Nagy Szent Bernát- és Brenner-hágókat, hanem a Mont Cenis-, a Szent Gotthárd- és a Septimer-hágót is leírta. Véleménye szerint az Alpokon való átkelésre leginkább alkalmas időpont a következő:

> augusztus közepe, amikor a hőmérséklet enyhe, az utak szárazak, kevés az eső, a folyók és patakok nem áradnak ki, egy nap alatt nagy távot lehet megtenni, mert a nappalok hosszúak, a fáradalmakat pedig éjszaka kipihenhetjük. Az augusztusban folyó aratási munkálatok pedig biztosítják, hogy az utas ne szenvedjen hiányt az élelemben.[26]

A középkori utazók azonban olyan időpontokban is átkeltek az Alpokon, amelyek számunkra igen kedvezőtlennek tűnnek. A mai Belgium területén található St Truiden (St Trond) apátja hazatérőben megállt a Nagy Szent Bernát-hágó itáliai oldalán a hágó előtti utolsó faluban, St Rhémyben, ahol január elején hatalmas számú utazó nyüzsgött. Leírásából az is kiderül, hogy az alpokbeli vezetők, vagyis a *marones*-ok önként felkeresték az utazókat és „felajánlották, hogy egy nagyobbacska összegért utat próbálnak nyitni, melyen az utasok gyalogosan, a lovakat kantáron vezetve átkelhetnek". Az apát leírja, hogyan láttak neki a nehéz útnak:

> A *marones*-ok nemezzel bugyolálták be a fejüket a rettentő hideg miatt, a kezükre pedig vastag gyapjúkesztyűt húztak, és felvették vastag talpú



Amikor Konrad Witz megfestette Krisztust, amint Pétert felkéri tanítványának, és felajánlja neki a genfi katedrálist, a jelenetet közelebb hozta a nézőkhöz azáltal, hogy Péter halászcsónakját nem a Galileai-tengerre, hanem a Genfi-tóra helyezte. Ezzel a mai szemlélő képet kaphat arról, hogy milyen látvány fogadta a Genfi-tó északi partján 1444-ben útnak indulókat.

csizmáikat, melyekből a csúszós jég miatt vastüskék álltak ki. Ezután kézbe fogták hosszú botjaikat, melyekkel a hóval borított utat kopogtatták, majd merészen nekivágtak az utazásnak. Mindezre korán reggel került sor.[27]

Bár a vezetőket olykor egy-egy lavina képében érte utol végzetük a hegyen, és az utazóknak vissza kellett fordulni, és várni, míg jobbra fordulnak az időjárási viszonyok, többnyire egy héten belül új vezetőt tudtak szolgálatukba fogadni, és segítségével sikerült „néha mászva, néha botladozva" átjutniuk a St Rhémytől 13 kilométerre fekvő hágón. A település és a csúcs között több mint 900 méternyi szintkülönbség volt. A vezetők a zord körülmények miatt tulajdonképpen fogyóeszköznek számítottak.

John de Bremble canterburyi szerzetesnek sikerült 1188 februárjában átkelni a Nagy Szent Bernát-hágón. A téli utazás viszontagságait leíró beszámolója igen híres:

> ...egyik oldalon a hegycsúcs paradicsomát, a másikon a völgy poklát látni. „Uram – mondtam –, add, hogy visszatérhessek hittestvéreim közé és elmondhassam nekik, hogy kerüljék el ezt a szörnyűséges helyet". E rettenetes helyen a kemény föld márványborítását valójában jég alkotja, melyen nem lehet biztonsággal előrehaladni; tarisznyámba csúsztattam a kezem, hogy lejegyezzek pár gondolatot, ám a tintásüvegben megfagyott a tintám. Az ujjaim képtelenek voltak az írásra, szakállam megkeményedett a beletapadt jégtől, lélegzetem hosszú jégcsap. Nem tudtam írni.[28]

Bremble a Párizsból, illetve Champagne-ból a legközvetlenebb útvonalon utazott Itáliába, Dijontól a Jougne-hágón át a Nagy Szent Bernát-hágó borzalmaiig. St Rhémyből – a savoyai grófok által kirótt vám megfizetése után – az utazó Aostán, Ivreán és Vercellin át, immár elsősorban lejtős úton jutott el Felső-Lombardiába.

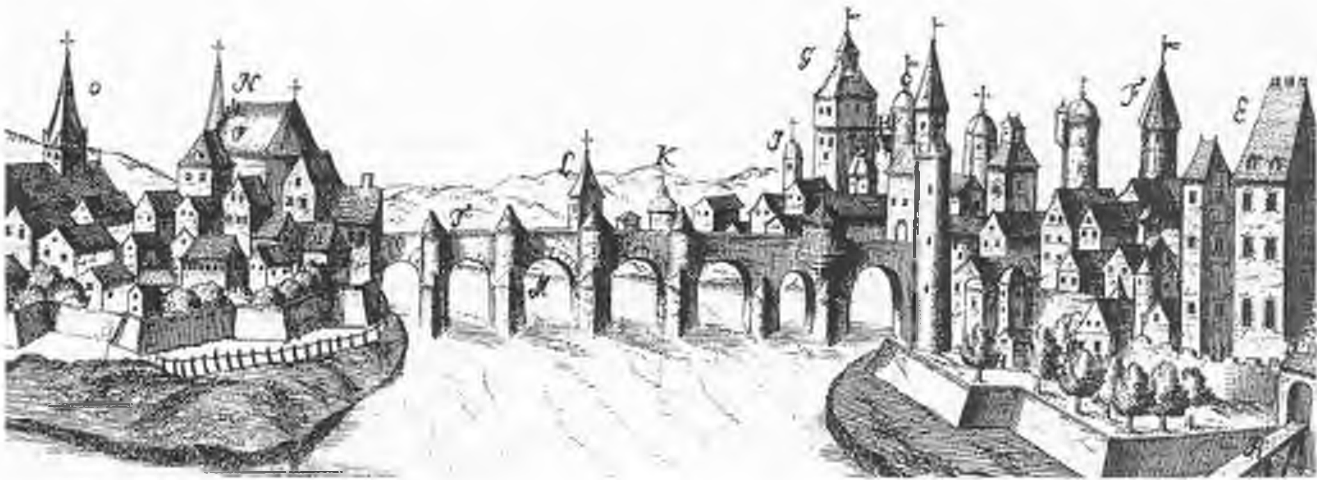
Az Itáliába vezető Rhône-völgyi utak

A Dijonból dél felé utazó, az Alpokat a Mt Cenis-hágón át keresztező, illetve a Rhône völgyét a folyó torkolatáig követő, majd ott tengerre szálló utazóknak egyaránt át kellett utazniuk a Burgund hercegség gondosan megművelt földjein. Dijontól Chalonig az út menti települések neveit olvasva az az érzésünk támadhat, hogy egy borlapot nézegetünk: Gevrey-Chambertin, Vougeot, Vosne Romanée, Nuits-St George, Aloxe Corton, Pommard, Volnay, Meursault, Puligny és Chassagne Montrachet. E híres borvidékek szívében feküdt Beaune, mely akkor, akárcsak ma, a burgundi borkereskedelem központjának számított. Beaune volt a burgund hercegek kedvenc városa egészen a 14. századig, amikor Dijon vette át a hercegi központ szerepét. A hercegek jelenléte udvari várossá és a luxuscikkek felvevőpiacává tette Beaune-t, a szőlőhegyek miatt pedig a borkereskedelem központja is volt egyben. A hercegi és a borászati örökség ma különleges ötvözetet alkot az egykori hercegi palotában található bormúzeumban. Rengeteg középkori prés maradt meg a 14. századi hercegi présházban, mely olyan hatalmas méretű, mint a dézsmagabona gyűjtésére használt hombár. A beaune-i bor még nagyobb távolságokra fekvő területekig jutott el, mint a Salins-les-Bains-i só. A 14. században Avignonba költöző pápai udvart leszámítva a kereskedők a helyben termelt bort elsősorban északra szállították – akárcsak ma. Az értékes nedűt hordókba töltötték, a hordókat pedig fűzfából készült abroncsokkal rögzítették, hogy a champagne-i dombokon és erdőkön át futó hosszú kocsiút alatt megvédjék a sérülésektől. Amint lehetett, a hordókat vízre tették – a kereskedők hatalmas megkönnyebbülésére –, és a Szajnán Párizsba szállították őket. A firenzei nemes, Buonaccorso Pitti feljegyzései között megtalálhatjuk visszaemlékezéseit arról, hogy 1395-ben, amikor ifjúként VI. Károly fivérének, az orléans-i hercegnek a kíséretében Párizsból Avignonba utazott, három pompás harci mént adott el Burgundia hercegének. A lovakat Itáliában vásárolta, és az eladásukból származó hasznot bor vásárlására fordította, melyet Párizsba visszatérve értékesített. Bár tíz (négyszáz literes) hordót megtartott saját használatra, még így is megduplázta az eredeti összeget. „Így elmondhatom, hogy szerencsém volt a két legrizikósabb árucikkel: a lóval és a borral."[29]

A burgundi bor egy részét Párizsból továbbszállították Flandriába és Brabantba, ahol fel kellett vennie a versenyt a bordeaux-i borral. A szállításnak a folyón vagy szárazföldi úton, a bapaume-i vámhivatal érintésével kellett volna folynia, ám olcsóbb és biztonságosabb volt, ha a hivatalos tiltás ellenére a Szajnán, illetve tovább Franciaország északi partjai mentén a tengeren juttatták el a célállomásra.

A Beaune-ból Chalon-sur-Saône-ba vezető út mentén a domboldalakon finom szőlőt termesztenek, és ebből készülnek a világhírű borok is. Chalonban, illetve északabbra St-Jean-de-Losne-ban és Port-sur-Saône-ban sok kereskedő rakta hajóra áruját, hogy utána vízi úton délre szállítsa. Chalon egy ideig sokkal több volt a délre vezető út egyik állomáshelyénél, sőt még az árucikkek vízre bocsátásának fontos helyszínénél is jelentősebb volt a funkciója. A 14. században ugyanis a város az egyik legfontosabb európai „nemzetközi" vásár színhelye lett.[30]

A champagne-i vásárok jelentőségének a 13. század végén, illetve a 14. század elején bekövetkezett csökkenésével a távolsági kereskedelem nagy részét



Chalon 1649-es látképe, délnyugat felé nézve, a Saône folyón átívelő középkori híddal. A 14. században a minden évben két hétig tartó vásárra, melyet a folyóparton rendeztek meg a várostól kicsit lejjebb, rengeteg délnémet kereskedő érkezett, akiknek a Chalonba jutáshoz előbb ki kellett fizetni a St Laurent-i hídon való átkelés díját. Az északról és délről érkező kereskedők vagy a folyón szállították áruikat, vagy a folyó nyugati partján futó szárazföldi útvonalon.

az itáliai kereskedők otthonról intézték, a főbb európai nagyvárosokban élő és dolgozó képviselőik útján. Egyes üzleteket azonban mégis a vásárokon lehetett legkényelmesebben lebonyolítani. A helyi termékek és áruk – legyen az gabona, marha, sajt vagy akár ló – értékesítésére a vásárok kínálták a legjobb alkalmat. Számos helyen a „nemzetközi" vásárok elsősorban a keleti területek kereskedői miatt maradtak fenn, akik még nem fejlesztették ki az európai nagyvárosokba települt képviselők hálózatát. A champagne-i vásárok hanyatlását követő két évszázadban, sőt később is, a Párizs és Itália között húzódó útvonalon valamelyik – német kereskedők számára is elérhető – település mindig jelentős szerephez jutott a „nemzetközi" kereskedelem terén. A 14. század nagy részében Chalon volt ez a város. A 15. század első felében Genf vette át Chalon szerepét, a század második felében pedig Lyon lett a legjelentősebb kereskedelmi központ ezen az útvonalon.

Chalonból a Saône Tournus-on át Mâconba folyik, nyugati partján pedig szárazföldi út fut. Az *Itinéraire de Bruges* a folyón és a part menti úton kívül egy harmadik útvonalat is megemlít: a Chalonból Clunyn át Mâconba futó, az előbbiektől nyugatabbra húzódó utat.

A késő középkori utakon rengeteg kereskedő és egyházi személy utazott. Az utazásokról szóló leírások túlnyomó többsége egyháziak tollából származik, ők ugyanis sokkal hajlamosabbak voltak utazásaikról feljegyzéseket készíteni, mint a kereskedők, akik jegyzetfüzeteik tanúsága szerint magát az utazást teljesen magától értetődőnek tekintették. Rouen érsekének, St Truiden és Stade apátjainak, Brecon főesperesének és egy canterburyi szerzetesnek a feljegyzéseit már korábban idéztük. A késő középkori keresztény világ számos központi városa és települése feküdt a főbb európai utak mentén, így nagy szerepet játszottak az útvonalak alakításában. Róma a Toscanából induló kereskedelmi útvonalak folytatásaként kialakult utakon volt megközelíthető, Avignonban pedig a pápai udvar nem esett messze a Rhône völgyében futó útvonaltól. A párizsi egyetem kollégiumait a latin kereszténység szívének tekintették. Aquinói Szent Tamás és más tanult személyek számtalanszor tették meg a Párizs és a pápai kúria közötti utat.

A nyugat-európai szerzetesség néhány fontosabb központja is Burgundiában feküdt, nem messze a Párizst Rómával összekötő úttól. A szerzetesség 10. századi reformja tulajdonképpen Clunyből indult ki, mely a 11. században az egész egyház megújítását célzó mozgalomban vállalt fontos szerepet. A clunyi székhelyű bencés rend volt az első szerzetesrend, amely egész Európát átfogó hálózatot épített ki: Angliától Szicíliáig, Kasztíliától Vesztfáliáig sorra alapultak a bencés rendházak. A rend alapszabályai megkövetelték, hogy az újonnan létrejött több száz apátság tagjai gyakran látogatást tegyenek az anyakolostorban, Clunyben, emellett a clunyi apátok is igen gyakran keltek útra. Az újításokat bevezető I. Ottó császárral folyó tárgyalások végeztével Itáliából Clunybe utazó Szent Maiolus apátot 972 nyarán a szaracénok elfogták a Nagy Szent Bernát-hágónál, amire válaszképpen az Alpok nyugati és középső részén élő szaracénokat kiűzték a területről. A szaracénok több mint nyolcvan évig sikeresen felügyelték a hágókat fraxinetuni támaszpontjukból, így kiűzésük a 10. században fellendítette a térségben folyó kereskedelmet.



Európa útjai és folyói alkották az áruszállítás kiterjedt hálózatát. A fenti, 15. század végi francia metszeten az addig szárazföldi útvonalon szállított árukat vízre rakják a Szajnán. Hasonló jelenetek mindennaposak voltak Chalonban és Mâconban is, illetve a Pó, a Duna, a Rajna és a Temze mentén.

A Dijontól 23 kilométerre délre, a Nuits St Georges-on áthaladó főúttól és legfőbb filiáléjától, Clairvaux-tól néhány mérföldnyire keletre, Bar-sur-Aubetól pedig 14 kilométerre délre fekvő Citeaux a 12. században ugyanolyan fontos szerepet játszott, mint két évszázaddal korábban Cluny. Szent Bernát, Clairvaux apátja és a ciszterci mozgalom egyik legfőbb alakja fáradhatatlan utazó volt, állandóan úton volt, Clairvaux, Párizs és Róma között ingázva.

A terület még ma is őrzi egyházi jelentőségét. A Clunytől 10 kilométerre északra található Taizé ökumenikus közösségének hatalmas szerepe volt a latin kereszténység liturgiájának huszadik századi megújításában. Minden évben több tízezer látogató érkezik Taizébe egész Európából, gyakran ugyanazokat az utakat járva, amelyeken elődeik is közlekedtek egy évezreddel ezelőtt.

A clunyi apátságból ma már kevés látszik, ám hatalmas birtokaival és „nemzetközi" adminisztrációs szerepével Cluny tulajdonképpen székhelyi szerepet töltött be. Mivel a késő középkorban Clunyben volt Európa leggazdagabb apátsága, az apátok és a testvérek kezén igen nagy vagyon halmozódott fel, melyből költekezhettek. Cluny városa az apátság árnyékában szépen virágzott, akárcsak a kisebb világi udvaroknak otthont adó Provins és Beaune. A 12. század második feléből és a 13. század elejéről kétszáz román stílusú városi ház maradt fenn Clunyben. E házak közös jellemzője, hogy a földszinten boltíves helyiség található, mely széles árkáddal nyílik az utcára. E felépítésből arra következtethetünk, hogy ezek az épületek boltoknak vagy műhelyeknek épültek, nagy számuk pedig jelentős iparra és kereskedelemre utal.[31] Az egyik házról úgy tartják, hogy a helyi pénzverdének adott otthont. Számos kereskedőnek megérte letérni a főútvonalról, hogy felkeresse vagyonos ügyfeleit. A világi uralkodókhoz hasonlóan a 13. század folyamán az apátok is Párizsba tették át székhelyüket, így az elköltésre váró vagyonuk is Párizsba vándorolt, aminek következtében Cluny fejlődése jelentősen lelassult. A 15. században az egymást követő apátok nemcsak a jelenleg a Musée de Clunynek otthont adó párizsi palotájukat építtették újjá, hanem clunyi rezidenciájukat is.

A Clunyt útba ejtő utazók a Saône völgyét követő főútvonalra Mâconnál tértek vissza, ahol a St Laurent híd még ma is áll. A tizenkét boltívből álló,

Bresse-ből hozott kőből épült híd igen lenyűgöző látványt nyújt. Bár a 19. században restaurálták, alapvetően a 14. századi eredeti formáját tükrözi. Mâcon a hídnak köszönhetően fontos csomóponttá vált: az észak-déli vízi és a folyó partján húzódó szárazföldi, illetve a Loire völgyéből a Genfi-tóhoz, majd tovább a délnémet területekre tartó kelet-nyugati útvonal futott össze a városban.

A Saône és a Rhône völgyét követő, Mâcontól dél felé tartó utazás hosszú volt és unalmas, ám maga az út nem volt túlságosan nehéz. Az *Itinéraire de Bruges* Mâcon és Avignon között nem kevesebb mint tizenhat állomást említ meg. Az utat többnyire a mai utazók is igen egyhangúnak találják. A Rhône Lyontól délre eső keleti partja Vienne Dauphiné-ban feküdt, mely szintén független állam volt egészen 1349-ig, amikor VI. Fülöp francia király megvásárolta. A terület gazdaságilag olyan jelentős volt, hogy ezentúl a francia királyok legidősebb fiúgyermekei örökségének legfontosabb részét képezte. Dauphiné a Rhône-tól az Alpokig húzódott, és fő városa, Vienne a 15. századig vetekedett Lyonnal a Rhône völgyének legjelentősebb városa címért. Vienne-ből – akárcsak Lyonból – kelet felé, Chambéry irányába vezetett az út, mely a Maurienne-völgyön és a Mt Cenis-hágón át Torinóig és Astiig húzódott. Ez volt a Dijonból Burgundián és az Alpokon át Itáliába tartó utazók leggyakrabban választott útvonala.

A Mont Cenis-hágón át Itáliába vezető útszakasz

Az Alpok nyugati részén a forgalom nagy részét a Nagy Szent Bernát-, a Simplon- és a Mont Cenis-hágók bonyolították. A többi hágó nyomába sem ért e háromnak. A római korban még oly fontos szerepet játszó Kis Szent Bernát-hágó, illetve a régi Mont Genèvre-útvonal majdnem teljesen feledésbe merült.

A Mont Cenis-i átkelésről fennmaradt beszámolók egyik legkorábbika a 2. század végén íródott. 1077 januárjában az időjárási viszonyok különösen kedvezőtlenek voltak, így a rettenthetetlen IV. Henrik minden kitartására szükség volt ahhoz, hogy császári csapatait átjuttassa a hágón Itáliába. Hersfeldi Lampert, aki feltehetően a császár kíséretének egyik tagjától hallott az eseményekről, később a következőket írta erről:

> A tél rettenetes hideg volt, a hegyek pedig hatalmasak… Felfogadtak néhány helyi lakost, akik ismerték a környéket és hozzá voltak szokva az Alpok meredek hegyoldalaihoz. Ők vezették a császári csapatot a meredek szakaszokon és a hótorlaszokkal elzárt részeken, mindent elkövetve, hogy könnyebbé tegyék az átjutást a mögöttük haladó császáriaknak. A helyi férfiak vezetésével sok nehézség árán eljutottak a hegy legmagasabb pontjára, ám ott úgy tűnt, nem tudnak továbbmenni. A hegyről való leereszkedést akadályozta, hogy a hegyoldal meredek volt, és a jégpáncél miatt nagyon csúszós. Ezután a férfiak minden tőlük telhetőt megtettek, hogy elkerüljék a veszélyt, négykézláb másztak tovább, olykor az előttük haladó vállába kapaszkodva; ahogy lábuk újra és újra megcsúszott, mindig elestek. A menet hátulján haladó királynét és udvarhölgyeit marhabőrökbe bugyolálták, majd lecsúsztatták őket a lejtőn.

A lovak egy részét emelőszerkezeteken szállították le, másik részüket pedig összekötözött lábbal vonszolták le. Sok állat pusztult el vagy bénult meg teljesen, csak néhány érkezett meg sértetlenül... Végül a rengeteg veszély után végre maguk mögött hagyhatták a hágót.[32]



A három rivális pápa közül a legszélesebb körben támogatott XXIII. János 1415 májusában Konstanzban lemondott a hatalomról. Székhelye Itáliában volt, így számos alkalommal kellett átkelnie télvíz idején az Alpokon a konstanzi pápai tanács felé utazva. Egyszer az Arlberg-hágón kísérelt meg kocsin átkelni, ám hamar elakadt a hóban. Ez egyáltalán nem volt meglepő, hiszen a 15. század végéig egyik alpokbeli hágó sem volt alkalmas a kerekes járművekkel való átutazásra. A fenti metszet Ulrich von Reichenthal 1483-ban készült Concilium zu Constanz *című alkotásában található.*

A Mont Cenis-hágónak megvan az az előnye, hogy a járművek elől sokkal rövidebb ideig zárja el a hó az utat, mint a Nagy Szent Bernát-hágón, ám még így is csak áprilistól novemberig járható. A 14. század folyamán a ma már átkelésre teljesen alkalmatlan időszakokban hatalmas mennyiségű árut szállítottak át a hágón. A montméliani vámösszeírások szerint január 9-e és április 16-a között nem kevesebb mint 1373,5 rakomány adóköteles áru haladt át a hegyen. Egy szamárrakomány egy lórakomány felének számított. Két évvel korábban télen – tehát megint utazásra „alkalmatlannak" látszó időszakban – az áruforgalom még intenzívebb volt. 1300-ban január 22-e és március 1-je között 2226,5 rakomány adóköteles árut szállítottak át a hágón. Mindezt az üzletmenet alapvető részének tekintették. A kereskedők áruinak szállításával foglalkozó vállalkozók *(vectuarii)* úgy gondolták, hogy a téli utazás veszélyes volta ellenére még ekkor is megéri vállalni a fuvarozást. Minden anyagi érdek ellenére feltehetőleg nem vállalkoztak volna arra, hogy olyan körülmények között juttassák át az árukat a hágón, mint amilyenek IV. Henrik és kíséretének 1077-es átkelésekor fennálltak.

A Mont Cenis-hágónál – csakúgy mint a Jura-hegységen átvezető Jougneútvonalon Vaudois-nál, illetve a Nagy Szent Bernát közelében, St Rhémynél – szedett útdíjak nagy része Savoya grófjainak kincstárába vándorolt. Ahogy a savoyai „állam" területe nőttön-nőtt a középkor végén, az alpokbeli útdíjak egyre nagyobb hányada kerülhetett a grófok zsebébe.[33] A Mont Cenis-útvonalon a legfőbb vámot az Isère felett Montméliannál épült hídon szedték, mely a vámszedés szempontjából igen jó fekvéssel büszkélkedhetett. A Vienne-ből és Lyonból jövő fő kereskedelmi útvonalba Chamérynél bekapcsolódott a Mâconból Bourg en Bresse városán át érkező út, emellett a Kis Szent Bernáthágón átkelő viszonylag kisebb mennyiségű kereskedelem is a folyó völgyében bonyolódott.

A legkorábbi montméliani vámösszeírások, amelyek fennmaradtak, sajnos csak a 13. század legvégére vonatkoznak, amikor az egyes – a megelőző időkben fontos szerepet játszó – kereskedelmi tevékenységek már kezdtek elsorvadni. 1295-ben Savoya grófja azzal próbálta visszacsalogatni az útvonalra a francia, illetve flamand szövetek kereskedelmét, hogy a vienne-i vámirodában az addigi 7 sou és 6 dénárnyi vámot 3 sou-ra csökkentette. Az 1300-ban bekövetkezett ismételt csökkentés (három sou-ról egyre) egybeesett a textilkereskedelem szerény mértékű fellendülésével. 1302 januárja és 1303 márciusa között több mint 4000 szövetekkel megrakott ló haladt át Montmélianon. Természetesen még ez a mennyiség is jelentéktelen, ha arra gondolunk, hogy ezekben az években Ypres-ben évente 100 ezer tekercsnyi szövetet állítottak elő, Gentben pedig még ennél is többet. Az Alpokon átmenő textilszállítás hanyatlásának megállításához kevés volt egyetlen – igaz, jelentős – vámszedő hely által begyűjtött díjak csökkentése. A 14. század első éveiben a szárazföldi





1310-ben VII. Henrik, útban római császárrá koronázása felé, a Mont Cenis-útvonalon utazott. A fenti élénk képes leírás 1330 körül fivére, Trieri Balduin számára készült (Kaiser Heinrichs Romfahrt). *A király és a királyné itt lóháton látható, mellettük az érseki süveget viselő Balduin és V. Amadeus savoyai gróf. Az első képen Savoya területén épp a hágóra tartanak, a második képen pedig már ereszkednek le a hegyről. A felfelé vezető úton a királyi párt kísérő szekerek már nem láthatók a lejtőről leérve.*

úton, az Alpokon átkelő flamand és francia textíliák mennyisége nagymértékben visszaesett, ugyanis ekkortájt vált egyre gyakoribbá és jelentősebbé a genovai és velencei gályák tengeri utazása Bruges-be.[34] Az 1305-öt követő években csupán egyszer volt példa arra, hogy a textíliákat szállító lovak száma meghaladta volna az ötszázat. Az egyetlen kivételt képező év 1337 volt, mikor a III. Edward és VI. Fülöp között fellépő viszályok miatt a tengeri közlekedés akadályokba ütközött.

A vámjegyzékekben a gyapjúszövetek után egyéb textíliák képezték a legfontosabb cikkeket. 1302–03-ban majdnem hétszáz *grosses toiles*-lal, vagyis durva kenderszövettel megrakott ló kelt át Montmélianon. Emellett – kisebb mennyiségben – finom fehér reimsi és champagne-i vásznat is szállítottak ezen az úton. A kenderből és lenből készült termékek szárazföldi kereskedelme az áthaladó gyapjútermékek mennyiségének csökkenésével egy időben kezdett hanyatlani.

Az ellenkező irányban 1303-ban ötszáz rakomány timsó haladt át Montmélianon. A timsó Kis-Ázsiából érkezett, az európai textilgyártók tisztító- és fixálóanyagként használták. 1303 után ezt az árucikket nem szárazföldön, hanem tengeren szállították.

1305 körültől már csak a következő árukat szállították szárazföldi útvonalon: a lovakat, kisebb mennyiségű fűszert és itáliai viaszt, továbbá sózott heringet és francia bronztárgyakat. Selyemárukat ezután is mindkét irányba szállítottak, ám a córdobai szattyánbőr és a szőrmék Genovából Champagneba való szállítása gyakorlatilag megszűnt.

A lókereskedelem mindig is rendszertelen volt. Évente körülbelül ötven darab lombard és romagnai csataló érkezett Franciaországba, melyeket a francia nemesek előszeretettel vásároltak meg. Az ezen felüli lókereskedelem azonban nagyban függött attól, hogy épp béke honolt vagy háború dúlt a területen. Háborús időben, illetve az ellentétek kiéleződésekor évente nem kevesebb mint négy-ötszáz harci lovat szállítottak át a hágón, hogy utána Franciaországban értékesítsék őket.

A hegyek borzalmait és a vámhivatalokat maga mögött hagyó utazó még nem érezhette magát teljesen biztonságban. Néhány Lille-ből induló kereskedőt 1222-ben akkor támadtak meg, amikor már biztonságban elérték Itáliát.

A tőlük zsákmányolt áruk listáját megvizsgálva képet kaphatunk a korabeli szállítmányok összetételéről. A kereskedők finom és drága lille-i, ypres-i és beauvais-i szöveteket és az akkoriban az európai nemesség körében igen közkedveltnek számító, jó minőségű bruges-i térdnadrágokat szállítottak.[35]

A Mont Cenis itáliai oldalán Susáig egy meredek lejtőn lehetett eljutni, ahonnan még további kétnapos – ám kevésbé megerőltető – utazást követően, a Valle di Susán át haladva érte el az utazó Piemont „fővárosát", Torinót, melyre Savoya grófjai már 1066 folyamán rátették a kezüket. Torinóból az út Chieribe és Astiba futott tovább. Ezek a városok ma már kevésbé jelentősek, ám egykor gazdag és önálló városállamok voltak. Chieri, Asti és a kicsit délebbre fekvő Genova lakosai voltak az elsők, akik a 12. században, Champagne-ba való utazásaik alkalmával egyre gyakrabban kezdték használni a Mont Cenis-i útvonalat. Tulajdonképpen épp e három város kereskedőinek köszönhető, hogy a franciák – illetve később az angolok is – az itáliai üzletembereket „lombardnak" hívták, még akkor is, ha a Londonban és Párizsban élő itáliaiak sokkal nagyobb hányada volt toszkán származású, mintsem lombard. Párizsban az 1290-es években a toszkán lakosok az adóösszeírásokban „lombardként" szerepelnek, az itáliai kereskedők főutcáját pedig nem „Toszkán", hanem „Lombard utcának" hívták. Asti és Chieri vállalkozói nem csak saját áruikat szállították át az Alpokon. Közülük került ki a *vectuari*k tetemes része is, akik vállalták más városok kereskedői árucikkeinek fuvarozását. Az astiak egy része a Mont Cenis francia oldalára települt át, az anyavárosból legyező alakban szétterjedve a kisebb városok és falvak területén, hogy ott kisebb volumenű pénzkölcsönzési és zálogkölcsönzési ügyleteket bonyolítsanak. Ám nem mindenki elégedett meg ennyivel. Amikor az 1340-es években a négy legnagyobb firenzei bankot felszámolták, VI. Kelemen pápa saját bankár nélkül maradt.



A térképen összefüggő vonallal jelzett út a Róma és a Nagy Szent Bernát-hágó közötti fő útvonalat jelöli, melyet a középkori itáliaiak Francigenának, vagyis „francia útnak" neveztek. A térképen az Alpok nyugati hágói és Toscana között húzódó fontos kereskedelmi utak, az Appenninek főbb hágói és a Rhône torkolatához való vízi szállításban jelentős szerepet játszó kikötők is láthatók.





A középkori kereskedők által használt alpokbeli hágók egy részét már a római légiók is használták. A Nagy Szent Bernát-hágótól az Augustusról elnevezett egykori római kolónia, Aosta felé lereszkedő középkori utazó visszafordulva az Alpok csúcsait és a csodálatos 12. századi harangtoronnyal rendelkező Sant'Orso társaskáptalani templomot láthatta (balra). Aki a Mont Cenis-hágó után Susa – szintén római kori település – felé vette az útirányt, áthaladt az 5. századi Porta Savoián, melynek jelentős része máig fennmaradt (jobbra).

A szentatya ekkor az asti székhelyű Malabaya Bankhoz fordult, az egyedüli olyan szervezethez, melynek kiterjedt „nemzetközi" hálózata meg tudott birkózni az Európa különböző részeiről az avignoni pápai udvarba irányuló pénzátutalások lebonyolításával. Egy emberöltő idejére a Malabaya vált Európa vezető bankházává, míg az Alberti-bank jelentősége meg nem nőtt annyira, hogy ismét Firenze legyen a bankvilág központja.

Astiból a fő útvonal Tortona felé indult tovább. Tortona fontos csomópont volt, hiszen a Genovától az Appenninekben fekvő Bocchetta-hágón át érkező út itt kapcsolódott be a Paviába, Milánóba és a Pó partján elhelyezkedő Piacenzába tartó útvonalakba. Piacenzánál összefutott az Alpokat a Mont Ceis-, illetve a Nagy Szent Bernát-hágón át keresztező utazók útja. Innen leereszkedhettek a Pó völgyéig, ahonnan hajóval eljuthattak Velencébe, vagy a Pón és az Appennineken átkelve Toscanába utazhattak, illetve akár Rómába is, a Via Francigenát követve.[36]

Tengeri útvonalak Itáliába

A középkori utazók egy része igyekezett elkerülni az Alpok hágóit, és helyette a Rhône völgyét követve egészen a Földközi-tenger partvidékéig haladt előre, ahol hajóra szállt, és tengeri úton közelítette meg Itáliát. Ez az út Lyont és Vienne-t elhagyva l'Hermitage és Châteauneuf-du-Pape borvidékein haladt, érintve Valence, Montélimar, Orange és Avignon városait. Az egyik legelső híd építésére Avignonban került sor, állítólag egy később szentté avatott fiatal pap, Bénézet látomásának köszönhetően. Bénézet-nek a világiak alamizsnájából sikerült megépíttetnie a hidat. A munkálatokból egy szerzetesekből álló

vallási társaság is kivette részét, mely a hídépítéseknek ugyanolyan nagy jelentőséget tulajdonított, mint a Benedek-rendi szerzetesek az ispotályoknak. Az elkészült híd majdnem egy kilométer hosszú, és egy kápolna is található rajta, melyet Szent Miklósnak, a kereskedők védőszentjének ajánlottak – nem véletlenül. A híd korai megépülésének köszönhetően Avignon a 14. században – más korabeli városokhoz képest – igen jelentős településnek számított. A város öt-hatezer lakossal rendelkezett – Londont, Yorkot és Bristolt leszámítva egyik angol település népessége sem haladta meg ezt a számot. Mivel az avignoni volt a Rhône legdélebbi hídja, így a város közvetlen kapcsolatban állt Montpellier környékének tengerpartjával, csakúgy, mint Provence termékeny és gazdag vidékeivel. Avignon maga ekkor még nem tartozott Franciaországhoz, hiszen a Rhône jelölte a francia határt. A híd túloldalán azonban – hogy ők is hasznot húzhassanak a híd előnyeiből – a franciák megalapították Villeneuve-lès-Avignont és a határ védelmére erődöt is építettek.

1309-ben a Colonnák és az Orsinik között dúló polgárháború miatt V. Kelemen nem tudott visszatérni Rómába, így időlegesen az avignoni domonkos kolostorban rendezkedett be. Harminc évvel később a pápai udvar még mindig itt tartózkodott „időlegesen". XXII. János pápa az egyházi bevételek nagy részét hatalmas seregek felállítására költötte, melyeket – több sikertelen hadjárat keretében – Itáliába küldött, hogy megpróbálják visszafoglalni az „Örök várost". János utódja, a szerény és békeszerető XII. Benedek szakított elődje politikájával: elbocsátotta a seregeket és szembenézve a rideg valósággal, állandó avignoni székhely kialakításán fáradozott.[37] Ő építtette a pápai palotát, melyet később utódja, VI. Kelemen nagyobbított meg. Ez a palota jelképezi Őszentsége azon döntését, hogy ezentúl Avignon legyen a kereszténység „fővárosa". Sokan – többek között Petrarca – ellenezték e döntést. Számukra a Rhône-parti Avignon Babilon bűnös városát testesítette meg, a pápai székhely átköltözését pedig száműzetésként élték meg, melyet gyakran hasonlították az ókori zsidók Eufrátesz-völgyi fogságához. 1357-ben Petrarca a következőket írta:

A Rhône legdélebbi hídja 1177-ben épült, és nagyban hozzájárult Avignon fejlődéséhez. Más korai hidakhoz hasonlóan az avignoni is egyházi alapítványok segítségével épült, így nem meglepő, hogy kápolna is található rajta.



Most saját szemeddel láthatod és saját bőrödön tapasztalhatod, milyen is valójában az új Babilon – forrongó, ocsmány és borzalmas... Bármilyen árulásról és csalásról, kegyetlenségről és durvaságról, szégyentelenségről és féktelen vágyról hallottál vagy olvastál életedben, és bármilyen istentelenség és erkölcstelenség van a földön, az mind-mind megtalálható itt.[38]

Eddigre VI. Ince már tervezgette a Rómába való visszatérést, és megkezdte az ott található lateráni palota újjáépítésének megszervezését is. Minden terv és ellenkezés ellenére Avignon további ötven évre pápai székhely maradt. Amikor 1378-ban bekövetkezett a nagy egyházszakadás, és egyszerre két pápa is hivatalban volt, egyikük Avignonban székelt. A város csak 1403-ban, V. Kelemen érkezése után majdnem száz évvel vesztette el pápai székhelyi funkcióját, amikor XIII. Benedek elhagyta Avignont. 1403 előtt azonban a városba látogató kereskedő tulajdonképpen a középkori Európa egyik „főváros"-ába érkezett, és többnyire a kedvező adottságok és lehetőségek kihasználására és jelentős haszon szerzésére törekedett. A mai utazók többsége elsősorban a 14. századi város emlékeinek felkeresését célozza. Ahogy Provins központi szerepének megszűnése a város 12–13. századi román stílusú épületeinek, kastélyának, palotájának és piacterének fennmaradását eredményezte, a pápa 1353-as római tervei, illetve a pápai udvar Rómába való, 1403-ban bekövetkezett végleges visszatérése eredményeképpen a 14. század közepén kialakított város máig igen jó állapotban maradt fenn. Az üzleti élet azonban ma már visszaszorult, egyedül a turizmus virágzik. Az ember azonban könnyen elkerülheti a nyüzsgést, ha átsétál a hídon Villeneuve-lès-Avignonba, mely egykor a bíborosok kedvelt lakhelye volt. A városban most, áprilisban, több az esténként a fellegvárat körülvevő nősziromágyások felett éneklő fülemüle, mint a turista.

Avignonból kisebb-nagyobb nehézségek árán szárazföldi útvonalon is el lehet jutni Itáliába. Provence-on átutazva, majd a tengerparti utat követve Genovába érkezett az utazó, ám Nizza és Genova között a hegyoldalak meredeken szakadtak le a tengerbe, a Genovától közvetlenül keletre eső útszakasz pedig még megerőltetőbb volt. Az *Itinéraire de Bruges* az Avignonból Aix-en-Provence-on át Nizzába tartó utat javasolta. A zsályabozótok és kis falvak között húzódó kanyargós szárazföldi út is azok közé a középkori útvonalak közé tartozik, amelyek mentén ma már nem fut jelentős autópálya vagy főút. Nizzából és Savonából Genovába vezet az út. Genovát elhagyva az *Itinéraire* szerint a legjobb megoldás, ha az utazó csónakba száll, és Itália partvonalát követve a La Speziához közeli Porto Venerébe vagy a Toscanában fekvő Porto Pisanóba hajózik, ahogy azt VII. Henrik is tette 1312-ben.

A partvonal szárazföldön való követése tulajdonképpen csak akkor vált lehetővé, amikor elkészült a szédítő magasságokban épült viaduktokon és a hegyeket átszelő hosszú alagutakon áthaladó autópálya. A tériszonnyal küszködő utazók számára sokkal kellemesebb a középkori utazók nyomdokait követve vízi úton eljutni Avignonból Itáliába. A 13. század közepéig két kikötő közül lehetett választani: a független Provence területén fekvő Marseilles vagy az aragóniai király kezében levő Montpellier.



A kereskedelem legfontosabb vonalát képező Rhône és Saône a középkor elején, a hidak megépítését megelőzően egyben hatalmas akadályt is jelentett az átmenő forgalom számára. Az új hidak összeköttetést biztosítottak a keletre fekvő itáliai és délnémet, illetve a nyugatra fekvő spanyol és Loire-völgyi területek között. A Rhône torkolatánál fekvő kikötők további lehetőséget nyújtottak a keleti és nyugati irányú tengeri szállításra.

1241-ben IX. (Szent) Lajos francia király, akinek apja nem sokkal korábban csatolta a koronához az ország ezen csücskét, úgy döntött, hogy új kikötőt építtet saját birtokán, Aigues Mortes-nél. Itt szállt hajóra sikertelen keresztes hadjárataira indulva. Dél-Franciaország más kikötői nem örültek az újabb kikötőváros létrejöttének, nekik ugyanis hozzájárulást kellett fizetni a rivális kikötő megépüléséhez, melynek felszerelése sokkal korszerűbb volt az övékénél, továbbá a király teljes körű támogatását élvezte. A mesterségesen létrehozott Aigues Mortes így is körülbelül száz évre az egyik legfontosabb dél-franciaországi kikötő lett. A város elrendezése – Szent Lajos óhaját követve – aszimmetrikus rácsozatot követ, mely köré az 1260-as években négyszögletes falat emeltek. A fal teljes egészében fennmaradt, az eredeti kapukkal és őrtornyokkal együtt. Az építkezésre nem sajnálták a pénzt: az őrtornyokban akkora kandallók találhatók, melyek egy-egy kisebb palotát is befűtenének, a plafonon pedig csodálatosan kidolgozott reliefek láthatók. A hitetlenek elleni keresztes háborúk jámbor kiötlője is bizonyára elégedett lett volna a munkálatokkal, ám azzal már kevésbé, hogy Lajos kiket adóztatott meg, hogy a szükséges anyagiakat előteremtse. A szinte teljesen érintetlen, kicsi, fallal körülvett település, melyet iszaphordalékok és homokdűnék választanak el a tengertől, olyan, mint egy kövület, mely a pénzhiánynak köszönheti fennmaradását. Ma már szinte kizárólag franciák látogatják, rövid időre megpihenve itt, a Földközi-tenger partjára, a modern sóaknák közelében található strandokra tartó utazásuk során.

E légi felvételen Szent Lajos a Rhône torkolatánál újonnan épített kikötője, Aigues Mortes tulajdonképpen szárazföldi településnek tűnik. A tenger egykor a város déli (a képen bal oldali) falait mosta, ma már sokkal távolabbra került. Az 1260-as években költséget nem kímélve kiterjedt erődítési munkálatokba fogtak; a városfal máig teljes egészében fennmaradt, ám az egykor oly fontos szerepet játszó kikötők nyomtalanul eltűntek.

A 14. század elején, Aigues Mortes fénykorában a Bardi-vállalat egyik firenzei kereskedője, Francesco di Balducci Pegolotti noteszébe feljegyezte,





A tengeri úton szállított áru a késő középkorban Pisa külső kikötőjén, Porto Pisanón át érkezett Toscanába. E 12. századi, a pisai Campo Santóban látható márványrelief ábrázolása szerint Porto Pisano kikötőjének két, lánccal elzárható bejárata volt, melyek remekül védhetőek voltak a szaracén és genovai rablók fosztogatásai ellen. Mindazonáltal a genovaiaknak a 13. század végén sikerült rátenni a kezüket a városra, és ezután több mint száz éven át ők birtokolták.

hogy az angol gyapjút hogyan érdemes minél kevesebb költséggel Firenzébe juttatni. Pegolotti szerint a legjobb a szárazföldi és vízi útvonalak kombinációja. Angliából a gyapjút a Gascogne-ba visszatérő borszállító hajókon célszerű átjuttatni az öreg kontinensre. Gascogne-ból szárazföldi úton egészen Aigues Mortes-ig kell továbbszállítani, ahonnan hajóra rakva már könnyen eljuttatható a legfontosabb toszkán kikötőbe, Porto Pisanóba.

Porto Pisano ma már nem szerepel a térképeken. Szerepét a 16. századtól a szomszédos Livorno (Leghorn) vette át, mely ma fontos ipari és kereskedelmi város. Mivel nem volt praktikus egészen Pisáig vontatni a hajókat az Arnón, Porto Pisano adott otthont a pisai gályaflottának, egészen 1284-ig, amikor a meloriai csatában a genovaiak elsöprő vereséget mértek a pisai haderőre. Porto Pisano ezután is Toscana legfontosabb kikötője maradt. Amikor a 15. század elején Firenze meghódította Pisát, a kikötőt elsősorban a genovai hajók használták. A firenzeiek kísérletet tettek a pisai kereskedelmi flotta felélesztésére. Az 1430-as években hajóik Porto Pisanóból egészen Southamptonig, Brugesig és Alexandriáig eljutottak.[39]

Jelen fejezetben bemutattuk a Párizsból Toscanába vezető legfontosabb középkori útvonalakat. Az utazó a Nagy Szent Bernát-hágón át Aostába és Vercellibe, a Simplon-hágón át Milánóba, a Mont Cenis-hágón át pedig Astiba érkezett. Innen az Itáliát keresztező utakat követve átkelt az Appennineken, és máris Toscanában találta magát. A hegyi hágókat elkerülni vágyók Marseilles, Montpellier vagy Aigues Mortes kikötőjében tengerre szálltak, és hajón érkeztek meg Porto Venerébe vagy Porto Pisanóba. Ezután az utazó belevethette magát a kereskedelmi forradalom szülőhelyének számító és rengeteg – a haszon érdekében a „nemzetközi" kereskedelemben is részt vevő – kereskedőnek otthont adó Toscana üzleti életébe.

4 A kereskedelmet elősegítő és akadályozó tényezők

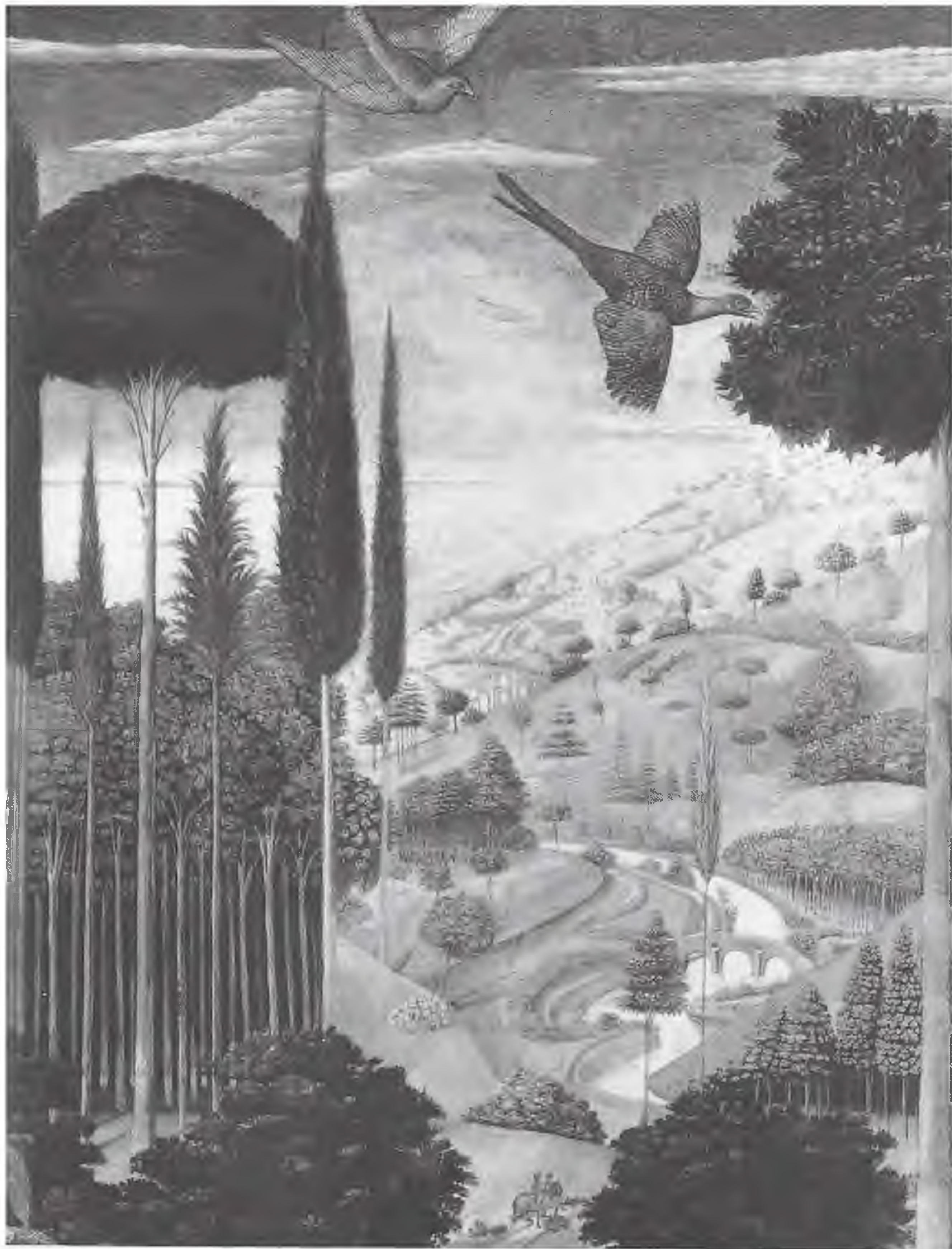
Amikor 1459-ben Piero de' Medici megbízta Benozzo Gozzolit, hogy készítsen freskókat az apja által újonnan építtetett palota kápolnájának falaira, kikötötte, hogy a képek témája a három királyok utazása legyen. Gozzoli a háttérben kastélyokat, villákat és a Medici-családhoz szorosan kötődő toszkán vidékre jellemző tájakat ábrázolt, igen valósághűen alkotva meg a részleteket. A mű szemközt látható darabja azon nyolc kőhíd egyikét ábrázolja, amelyeket a firenzeiek 1280 és 1380 között építettek.

A Párizst Toscanával összekötő útvonalak leírása rengeteg kérdést vetett fel az áruszállítás problémáira és nehézségeire vonatkozóan. Jelen fejezetben részletesen szeretnék foglalkozni ezzel a kérdéskörrel, feltérképezve, hogyan váltották fel a hidak a kompokat, illetve a szekerek az öszvéreket. Emellett egy pillantást vetünk majd az új hágók megnyitására, a folyószabályozásra, a futárok és révészek jelentőségének növekedésére, a fogadókra és ispotályokra, az útonállókra, a vámokra és az utak javítása és a biztonság növelése érdekében kivetett egyéb terhekre.

Európa Rajnától nyugatra és Dunától délre eső területein a kora középkor barbár királyságai örökölték a rómaiak által kialakított kövezett úthálózatot és a kőhidakat. Bár tisztában voltak azzal, hogy az utak és hidak rendben tartása közös ügy és felelősség, a barbár uralkodók rendelkezésére álló anyagi források általában nem bizonyultak elegendőnek a feladatok elvégzésére, így minden erőfeszítésük ellenére az utak és főképp a hidak előbb vagy utóbb romlásnak indultak. A Karolingok tisztában voltak az uralkodók szerepével az utak fenntartásával kapcsolatban, és ezt a felelősségérzetet utódaiknak és a birodalmuk területeit kormányzó hercegeknek és grófoknak is továbbadták. Néhány esetben a római utak még több száz évig használatban maradtak, a 12. századra azonban a legtöbb teljesen elrongálódott, így helyettük kanyargós csapások és ösvények kötötték össze a szomszédos településeket. A Rómától délre tartó egykori főútvonalon, a Via Appián a középkorban alig néhány mérföldet lehetett megtenni Rómát elhagyva, ugyanis a Pontine-síkság római kori csatornarendszere tönkrement, és a síkság bűzös mocsárrá vált. A kikövezett római út helyett egy hegyi útvonalat kezdtek használni, melyen a málhás állatok *castrum*tól *castrum*ig botladoztak. Ahol az utak folyókat kereszteztek, az egykori kőhidak helyett az utazók vagy gázlókat kerestek vagy a réveket vették igénybe. Kölnben a római kori híd elpusztulásától egészen a 19. századi vasúti híd megépüléséig nem volt olyan híd, amelyen át a Rajna egyik partjáról a másikra juthatott volna az ember.

A 12. században az európai úthálózat állapota mélypontra jutott. Az ókor öröksége kimerült abban a homályos elképzelésben, hogy az utak és hidak fenntartása valamilyen mértékben közös feladatnak tekinthető. E kötelezettség a gyakorlatban többnyire annyit jelentett, hogy az egyes egyházközségek és nagybirtokok lakói feleltek a területükön áthaladó útszakaszok rendben tartásáért. Mivel a parasztoknak nem állt rendelkezésére elegendő pénzmennyiség és a szervezettség is hiányzott, csak a megmaradt utakat toldozgatásával-foldozgatásával tudták néhány évtized erejéig lassítani a pusztulás folyamatát.

Egyes vidékeken magánszemélyek vagy egyházi szervezetek a hűbérbirtokkal együtt az utak felügyeletének kötelességét is megkapták. A speyeri káptalant



például a Rajna nyugati partján futó elsődleges fontosságú észak-déli irányú út Speyer és Rheinhausen közötti szakaszának rendben tartásával bízták meg. A karbantartási munkálatok költségét a Speyerben szedett útdíjak fedezték.

Összességében tehát elmondhatjuk, hogy az adott körülmények között a szárazföldi távolsági kereskedelem igen lassú és fáradságos volt, és az árukat majdnem mindenhol kizárólagosan málhás állatokon szállították.

Hidak

A hidak alkották az úthálózat leggyengébb pontjait, hiszen ezek fenntartása a helyi lakosok alkalmankénti munkájával szinte lehetetlen volt. A 12. század folyamán a helyi kezdeményezéseket egyre gyakrabban segítették erősebb és szervezettebb – gyakran jótékony jellegű – társaságok.

Hugh grenoble-i püspök volt az első, aki a hídépítést jótékony tevékenységnek tartotta. Régi mestere, Bruno és társai számára karthauzi kolostort emeltetett, emellett Grenoble-ban kórházat alapított és kőhidat építtetett az Isère felett.[1] Mindez jó alap volt szentté avatásához, melyre halála után két évvel sor is került. Grenoble az Isère partján fekszik, a Mont Cenis-hágóhoz vezető utak egyike mentén. 1130-ban Stephen angol király fivére, Thibault blois-i gróf hidat építtetett a Loire felett „lelke üdvéért", ám rajta kívül csak kevesen engedhették meg maguknak, hogy önerőből vállalják egy egész híd kivitelezését. A 12–13. században mindazonáltal egy hídépítési hullámnak lehetünk szemtanúi, mely azt a hozzáállást tükrözte, miszerint a hídépítés jótékony cselekedet, „vallási szempontból is fontos és helyes munka".[2]

Néhány évvel később Regensburgnál elkészült a Dunán átívelő „Steinerne Brücke", melynek építése csupán 11 évet (1135–1146) vett igénybe. Ugyanebben az időben készült el a würzburgi Majna-híd és a prágai Judith híd is (ez utóbbi 1169-ben).[3] A jótékony hídépítési munkálatok legismertebbike 1177-ben kezdődött meg Avignonban, egy fiatal pap, Bénézet látomását követően (lásd 170. oldal). A következő évtizedekben Franciaország egész területén rengetegen éreztek Bénézet-hez hasonlóan ösztönzést arra, hogy hidakat építsenek. Az egyik legkésőbbi hídépítő társaság 1265-ben kezdte meg a legnagyobb jótékony jelleggel épült híd kialakítását a Rhône folyón Mondragon közelében, Avignontól ötven kilométerre. A huszonöt ívből álló híd több mint negyven év alatt készült el teljesen, és máig fennmaradt a hídépítők látomásainak hatalmas és felejthetetlen emlékeként. A híd nyugati, vagyis francia oldalán egy új várost alapítottak, Pont St Esprit-t, melyet – az itt található kórházzal együtt – a Szentléleknek ajánlottak.

Mielőtt a Szentlélek Társaság 1309-ben befejezte hídja építését (lásd lent), a Lyon és Avignon közötti, csaknem 230 kilométeres hosszúságú útszakaszon nem volt híd a Rhône felett. A munka igen nehéznek bizonyult, hiszen a nyáron igen sekély folyó a téli hónapokban akár egy kilométer szélességűre is duzzadhatott. Huszonöt boltív kellett ahhoz, hogy a híd átérje a folyót. A forgalom a híd nyugati oldalán található nagy boltív alatt bonyolódott, így a hajók könnyen elérhették az újonnan alapított kisváros, Pont St Esprit kikötőit. Az elkészült híd lehetővé tette, hogy a Franciaország középső területeiről Cevennes-en és az Ardèche-völgyön át érkező út átkeljen a folyón és elérjen a Rhône-völgyében, a folyó keleti partján, a legfőbb észak-déli út mentén fekvő településekbe, továbbá, hogy becsatlakozzon a Montgenèvre-hágón át Itáliába tartó útvonalba.





A munkálatok különösen bonyolultak voltak, hiszen a híd csupán fél kilométerre feküdt a Rhône és a gyors vizű Ardèche összefolyásától, ahol a folyóvíz szintje olykor rövid idő alatt jelentősen megnövekedett. Amikor a Rhône megáradt, a híd maga szinte gátként funkcionált, emellett az áradások ellen tíz kilométer hosszú töltéssel védekeztek. A hídtól 2500 méterre a folyópartot megerősítették, hogy a folyó ne „*delaisse son ancien cours et mecte ledit pont en isle*" (vághasson magának új medret a híd keleti vége körül). A híd, a töltések és a meder állandó figyelmet igényelt, így fenntartásuk hatalmas összegeket emésztett fel. Az *Oeuvre hospitalière du Pont Saint Esprit*, melynek tagjai feleltek a híd karbantartásáért, egyebek mellett két saját kőfejtőt kapott, így biztosítva a híd megépítéséhez és javításaihoz szükséges nyersanyagot. Emellett kapott egy eredetileg katonai szerkezetnek készült, cölöpverő géppé alakított *mouton*t is, melyet időről időre ki kellett cserélni – például 1474 tavaszán.

Teljesen elfogadott volt, hogy a hidat használó utazók útdíjat fizettek, ám olykor – többek között Pont St Esprit esetében – a híd alatt futó folyón utazóknak is hozzá kellett járulniuk a fenntartási költségekhez. Mindazonáltal az útdíjak kevésnek bizonyultak a hidak karbantartásához. A hídépíttetőknek nemcsak a megépítéshez szükséges összeget kellett előteremteniük, hanem gondoskodniuk kellett egy megfelelő nagyságú földadományról is a híd számára. A híd földterületeinek használatáért fizetett bérleket az első évben az építésre fordították. A Pont St Esprit megépítése nem azért tartott negyven évig, mert a középkori kőművesek nem tudtak gyorsabban dolgozni, hanem mert negyven év bérleti díjaira volt szükség ahhoz, hogy a munkásokat ki tudják fizetni. A híd elkészülte után a földhasználatból befolyó összegekből fedezték a híd fenntartásának, illetve a vallási társulat ellátásának és kápolnájuk rendben tartásának költségeit.

Az 1440-es években Jehan Wauquelin és miniaturista társai Mons-ban rengeteg élénk illusztrációt készítettek a Hainault tartomány történetét feldolgozó alkotás számára, melyet Jó Fülöp kérésére később franciára is lefordították. Ekkorra Hainault-t át- meg átszelték a szekerekkel is járható utak. A fenti képen a (kép két ellentétes oldalán fekvő) két várost úttal kötik össze. A munkálatokat egy képen ábrázolták a fák kivágásától, gyökereik kiásásán át egészen az új híd leköveséséig.



A középkori hidakat gyakran megerősítették, nehogy a kereskedők és zarándokok útjának megkönnyítésére létrehozott építmények az ellenséges csapatok betörési pontjául szolgáljanak. Az erődítettség különösen fontos volt a határvidékeken. Az Aquitánia szélén fekvő Cahors (fent) állandó viszálykodást okozva az angolok és a franciák között az évek során többször is gazdát cserélt, mígnem 1369-ben véglegesen Franciaországhoz csatolták.

Gyakori volt, hogy a hídon kápolnát emeltek. Így volt ez többek között a Pont St Esprit-i és avignoni Rhône-híd, a signai Arno-híd, a bristoli Avon-hidak, a St Ives-i Ouse-híd és a londoni Temze-híd esetében.[4] Előfordult az is, hogy a kápolnát nem a hídra, hanem egyik végébe építették, mint az angliai Rochester (a Medway-folyón) és a pisai Ponte Nuovo (Arno-híd) esetében. A híd karbantartásáért felelős vallásos és jótékony társaságok általában rendelkeztek saját épülettel a híd egyik végében. A St Esprit-i *Oeuvre hospitalière du Pont Saint Esprit* háza a híd francia végében helyezkedett el.

A hidak számára létesített alapítványok állhattak egy nagy adományból – mint a rochesteri Medway-híd építésére a város püspöke által létrehozott alapítvány –, illetve több kisebből.[5] Az 1155 és 1253 közötti időszakban a genovai jegyzői iratok között fennmaradt 632 végrendelet közül 98 rendelkezik egyes – elsősorban a várostól keletre fekvő Bisagno és a nyugatra található Polverra folyókon átívelő – hidak javára történt kisebb-nagyobb adományokról. Az említett két kis folyó időnként hatalmas folyammá duzzadt, így masszív hidakra volt szükség. Mindkét híd egyik végén egy kápolna vagy templom helyezkedett el, mellette pedig egy épület, ahol az útdíjakat szedték, illetve a nyersanyagokat és az alapítványokat ellenőrizték. A végrendeletek „a Santa Margarita-templom és a híd", illetve „Berardo tiszteletes hídja" néven emlegetik a hidakat, amiből világossá válik, milyen fontos vallási jelentőséget tulajdonítottak a végrendelkezők a hidaknak. Az egy-egy adott híd számára való adományokon kívül a fennmaradt végrendeletekben gyakran megfigyelhető, hogy a végrendelkező egy bizonyos összeget „a templomok, hidak, kórházak és a szegények" javára ajánlott fel, melynek szétosztását a végrendelet végrehajtóira bízta.[6]

A városközpontokban épült hidak némelyikének fenntartását az útdíjakon kívül más források is segítették. A pisai Ponte Vecchión, a párizsi Grand Pont-on,[7] a London hídon egykor házak és boltok álltak, melyek a firenzei Ponte Vecchión máig fennmaradtak. E házak és boltok bérleti díjai segítették a híd fenntartásához szükséges összeg előteremtését, ahogy a városközpontban található templomok támpillérei között épült házak és boltok bérleti díjai az adott templom rendben tartására létrehozott alapítvány vagyonát növelték.

A hídalapítványok helyzete igen bizonytalan volt, egyrészt a kezeléssel megbízott személyek visszaélései, másrészt a helyi hatalmasságok kapzsisága

Sok városban a hidak két oldalát lakóházak és üzletek létesítésének céljával bérbe adták, így a bérleti díj segített fedezni a híd fenntartásának költségeit. Az Arnón átívelő firenzei Ponte Vecchio épületei egyedülálló módon ma is állnak (jobbra). A felső részen vezető folyosót utólag építették rá a házakra 1564-ben.





Az Adigén átívelő veronai Ponte Scaligero (balra) mai erődített formáját akkor nyerte el, amikor Cangrande della Scala a 14. század közepén a kastéllyal együtt átépíttette, hogy az északra fekvő Brenner-hágótól leereszkedő ellenséget távol tartsa a várostól.

miatt. Nagy gondot okoztak az újjáépítési munkálatok költségei és a földből származó jövedelmek csökkenése, mely a késő középkorban a földesurak többségét sújtotta. A St Esprit híd fenntartásával megbízott társaság tagjai kénytelenek voltak a környező vidékeket járni és adományokat gyűjteni a javítási munkálatok finanszírozására. A hídalapítványok nagy része mára teljesen eltűnt, csak néhány maradt fenn, például a London híd „Hídház birtokai" és a Rochester híd jótékonysági alapítványa. Ezek az alapítványok tekinthetőek a legkorábbi jótékonysági szervezeteknek.

A hídépítéseknek a 13. században kezdődő és a 14. századig tartó második hulláma tulajdonképpen annak következtében indult meg, hogy ismét feléledt az a korábbi eszme, mely a hídépítést „közös feladatként" definiálta. A Római Birodalom öröksége újra életre kelt.

A hidakat – akárcsak a városokat, ahol feküdtek – meg kellett védeni. A százéves háború egyik fegyverszüneti szakaszában a St Esprit-i Rhône-hidat a bevételek megszerzése céljával időlegesen zsoldos katonák foglalták el. Később, hogy elkerüljék ennek megismétlődését, Beaucaire királyi seneschalja kiterjesztette a híd nyugati oldalán fekvő királyi város erődítéseit, hogy a hídra vezető viaduktot is védje, továbbá magán a hídon három tornyot emeltetett. A híd nyugati végétől számított első pillérnél található *tour du roy*, vagyis királyi torony a hidat két zárható kapuval és egy őrtoronnyal zárta le. A középső toronyhoz tartozott a Szent Miklósról elnevezett kápolna, továbbá egy alsó börtön. A keleti toronynál felvonóhidat alakítottak ki, hogy arról az oldalról is lezárhassák az utat. A Verona előtt az Adige folyón átívelő nagyszabású Scaliger híd is erődített volt, akárcsak a London híd, a Lot-n átívelő cahors-i híd, és más kisebb hidak, például a Wales határán fekvő monmouth-i Monnow-híd és a Firenze–Siena útvonalon található Greve-híd. Jan van Eyck sokszor ábrázolt erődített hidakat festményei hátterében. Ilyen híd látható a burgundiai kancellár, Nicholas Rolin számára készített „Madonna és a gyermek" című képén is. Művészettörténészek egész hada próbálta beazonosítani a képeken látható hidakat – mindeddig sikertelenül. Mindazonáltal azt megállapíthatjuk, hogy a 15. század közepén a van Eyck által ábrázolt erődített hidak számítottak az ideális hídtípusnak.

A 12. században megindult hídépítési hullámot megelőzően a kereskedők a folyókon révek segítségével kelhettek át. A 12. század vége és a 14. század



A különleges pisai hídkápolnát, a Santa Maria della Spinát (fent) 1323-as átépítésekor csodálatos díszítésekkel látták el. Egykor az azonos nevű híd egyik végében állt, ám 1871-ben átköltöztették – kőről kőre.

eleje között tapasztalható jelentős kereskedelmi fellendülést nagymértékben támogatták az ekkoriban kezdődő hídépítési programok. A hidakon való átkelés nemcsak sokkal gyorsabb volt a réveknél, hanem jelentősen olcsóbb is. A hidak megépülésével megélhetésüket vesztett révészeket azonban kárpótolni kellett a híd jövedelmeiből. Azokon a területeken, ahol viszonylag kevés új híd épült, a szakmát apáról fiúra örökítő révészek meg tudták tartani jogaikat és kötelességeiket. A mai Szlovénia területén általában egy-egy földbirtokot jelöltek ki a révek fenntartásának finanszírozására.[8] A hídon fizetett útdíjakat gyakran helyi nagybirtokosok és uralkodók sajátították ki, annak ellenére hogy a hidak karbantartását is ezekből a díjakból kellett volna finanszírozni. A hídépítés tehát – a hídon szedett díjak ellenére – nem számított jövedelmező üzletnek, mindig a közösség érdekében végzett jótékony cselekedetnek tekintették, akár vallásos szervezetek, akár hercegek vagy városi közösségek voltak az építtetők.



Mivel a hidak gyakran jótékony összefogással épültek, sokszor találhatunk rajtuk kápolnákat, mint az a fenti képen is látható. (Sebastian Münster Cosmographia *című, 1545-ös alkotása.)*

Az utazások körülményeinek 13. századi újításai közül a hídépítéseknek volt a legnagyobb hatása, nemcsak amiatt, hogy a folyókon való átkelés gyorsabbá és olcsóbbá vált, hanem hogy egyes területeken teljesen új útvonalak kialakítását tette lehetővé.

Mindent összevetve még a középkor hídépítési hullámainak végén, a 14. században is viszonylag kevés állandó kőhíd vezetett át a főbb folyókon. A Saône felett St-Jean-de-Losne-nál, Chalonnál és Mâconnál volt híd, a Saône és a Rhône összefolyása után pedig Lyon, St Esprit és Avignon városokban állt kőhíd. Tehát a St-Jean-de-Losne és a tengerpart közötti körülbelül 500 kilométeres folyószakaszon – egymástól egyenetlen távolságokra – mindössze hat híd állt (lásd 171. oldal térképe).



A hidak fenntartása már-már erkölcsi parancsnak számított, így az elpusztult hidakat sokatmondó metaforáknak tartották. A fenti kép a tönkrement hídhoz érkező utazó szerencsétlen helyzetét ábrázolja.

A hidak többnyire kereskedelmi csomópontokban épültek, és igen meg is növelték a forgalmat. St-Jean-de-Losne-nál a folyón Champagne-ból a Nagy Szent Bernát-hágóhoz vezető főút haladt át. Chalonnál a Loire felső vidékéről érkező út keresztezte a folyót; Mâconnál a folyón egy másik olyan út haladt át, amely a Loire felső vidékéről érkezett, majd kettéágazott, egyik irányban a Genfi-tó, majd tovább a délnémet területek felé, másik irányban pedig a Mont Cenis-hágón át Észak-Itália felé haladva folytatódott. Lyonnál a folyóvölgyben haladó út átkelt a nyugati partról a keletire; Pont St Esprit-nél a folyót az Ardèche-völgyön áthaladó, a Francia-középhegységbe, illetve a Mont Genèvre-hágón át az Alpokba továbbfutó út keresztezte. Az avignoni híd a Spanyolországból, Toulouse-ból és Montpellier-ből Marseilles-be és Provence-ba induló utazók számára tette lehetővé a folyón való könnyű áthaladást. Minden városban a híd összpontosította a kereskedelmi tevékenységet, és nagyban fokozta annak volumenét.

Összességében elmondhatjuk, hogy a hidak száma a középkorban végig alacsony maradt. Mára alig maradt fenn közülük néhány. Némelyik a második világháború alatti bombázások során pusztult el, míg másokat a folyók áradásai tettek tönkre. A középkori hidak – akárcsak más építészeti emlékek – legnagyobb ellensége azonban a technológiai előrehaladás. Ez volt az, ami egykor lehetővé tette megépülésüket, ám az évszázadok során el is pusztította őket. Mára csak néhány maradt fenn eredeti állapotában.



Az 1170-es években I. Frigyes békét kötött a pápával, a szicíliai királlyal és a Lombard Ligával és megszerezte a Toscana és Spoleto feletti uralmat. Nekilátott a birodalmi adminisztráció itáliai újjászervezésének. Birodalmi adminisztrációs központokat (fehér háromszögek) és vámszedőhelyeket (fekete háromszögek) létesített. Ez utóbbiak a legfontosabb utak mentén találhatók. Az nem tisztázott, hogy az útdíjak mekkora hányada szolgálta az utak fenntartását, illetve mekkora összeg vándorolt a birodalmi kincstárba.

Az „útforradalom"

A 13. században a hidak iránti felelősségérzet megerősödése kéz a kézben járt a közvélemény útépítések iránti érdeklődésével.

Eike von Repgow 1220-as években készített *Sachsenspiegel* című munkája őrizte meg a legkorábbi német közlekedési szabályokat. Repgow megkülönböztette a „királyi utakat" (Königs Strassen) a többi úttól. Az északnémet alföldön élő Repgow úgy vélte, hogy a királyi utakon szekerek is közlekedhetnek, sőt elég szélesnek tartotta őket ahhoz, hogy akár két szekér is elférjen rajtuk egymás mellett. Későbbi források alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a Brenner-hágón át Itáliába tartó út „királyi" vagy „birodalmi" útnak számított a korban. Eike von Repgow közlekedési szabályokat is megörökített, például arra vonatkozólag, hogy a hidakon, illetve szűk útszakaszokon a következő rend szerint haladtak át az utazók: megrakott szekerek, rakomány nélküli szekerek, lovasok és gyalogosok.[9] 1236-ban II. Frigyes rendeleteket hozott az utak fenntartására vonatkozóan.

A 14. század elejére a közvélemény Angliában olyannyira fontosnak tartotta az utak karbantartását, hogy amikor Yorkshire megyében a Bridlingtonba vezető tengeri út leszakadt, és tulajdonképpen végleg eltűnt a tengerben, Bridlington lakosai petícióval fordultak a királyhoz a parlamentben. Ennek eredményeképpen felvázolták egy új útvonal terveit, és intézkedtek az érintett földterületek felvásárlásáról.

Míg Németországban, Franciaországban, Angliában, Kasztíliában és Szicíliában többnyire az uralkodók és fejedelmek karolták fel az út- és hídépítés, illetve

a karbantartás régóta szunnyadó fontos feladatát, Észak-Itáliában ugyanezt az egyes városállamok tették meg. Már a 12. században megkezdődött a fejlesztési tervek kidolgozása, a kivitelezés azonban többnyire már a 13. századra esett.

Az előző oldalon található térképen láthatók a 12. század második felében használt itáliai birodalmi utak Rómától Bolognáig. Sok ezek közül igen rossz minőségű volt, és csupán teherhordó állatokkal lehetett rajtuk haladni. Egy évezrednyi hanyatlás ellenére több középkori útvonal még a 12. században is az egykori római utak mentén futott. Némelyik azonban – a hidak és gátak elhanyagolása és pusztulása miatt – az alacsonyan fekvő területeket elhagyva visszatért a magasabban fekvő, római kor előtti kanyargós kerülőutakra. Az évek során az úthálózat egyre egyszerűbbé vált, hiszen az egyes útszakaszok fenntartása kizárólag az adott terület közösségére tartozott. A császári ellenőrzés elhanyagolhatónak tekinthető. Ehelyett időnként helyi ellenőrzésre került sor, mely többnyire a püspökök hatáskörébe tartozott, akik a helyi *pievé*re, vagyis számos egyházközséget kiszolgáló központi templomra ruházták át a karbantartás felelősségét. (A kora középkor Angliájában ilyen központi templomoknak számítottak az egyes székesegyházak.) A 12. század során a városok közösségei egyre nagyobb érdeklődést mutattak a vidéki területeiken húzódó főbb útvonalak iránt, és tulajdonképpen e városi közösségek tevékenységének köszönhetően kezdtek átalakulni a 13. században Toscana és Lombardia útjai az „útforradalomnak" nevezett folyamat keretén belül.

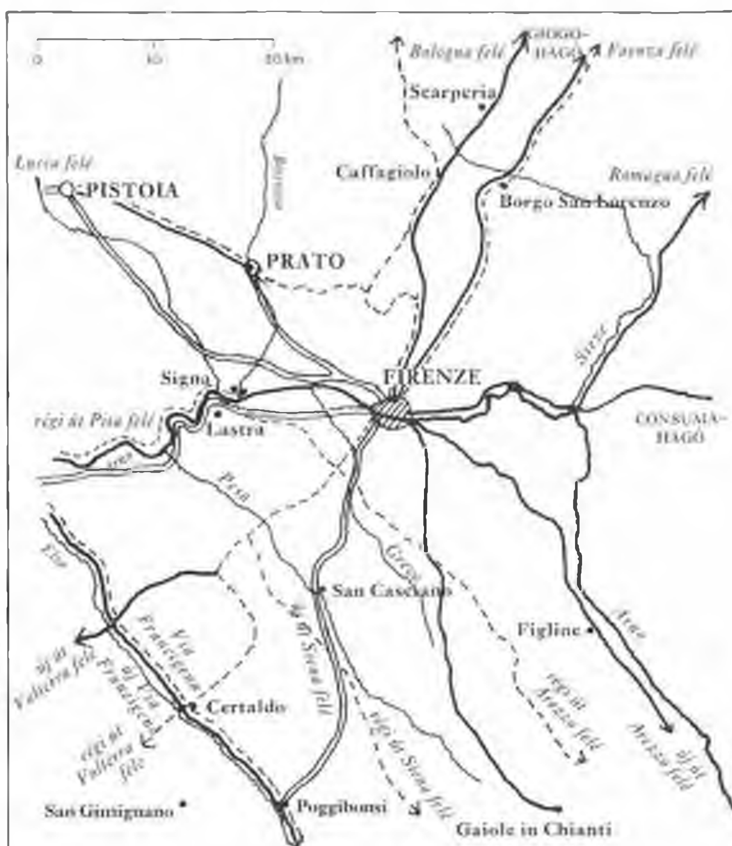
Pisa és Firenze esetében két teljesen különböző módját láthatjuk az utak a hosszú 13. század folyamán bekövetkezett fejlesztésének, mely hatalmas befolyással volt az áruszállítás sebességére és költségeire. Pisa városa öt, Firenze pedig tizenkét – saját vidéki területeiken húzódó – útvonalat fejlesztett fel.

A 12. században a pisaiak elsőként a legfontosabb toszkán városba, Luccába vezető régi utat javították ki. Korábban ezen a Monte Pisanón átvezető hegyi úton csak teherhordó állatokkal lehetett szállítani. A pisaiak ezt az utat egy újjal helyettesítették, mely a Monte Pisano lábánál vezetett, és szekerek is áthaladhattak rajta. 1162-ben már folyt az útépítés, és 1184-re már használatba is vették az új utat. Teljesen logikus döntésnek tekinthetjük, hogy elsőként a terület legfontosabb városát a legfontosabb kikötővel összekötő útvonalat korszerűsítették.

Az 1190-es években a pisaiak újjáépítették az Arnón átívelő, korábban összedőlt Ponte Vecchiót, így megteremtődött a Pisa és a déli parton fekvő Kinsica közötti összeköttetés. Hamarosan a Ponte Nuovót is helyreállították. Körülbelül ugyanebben az időben a pisaiak hozzáfogtak egy olyan – szekerek számára is használható – út megépítéséhez, amely a déli parton fekvő negyedet kötötte össze a város új külső kikötőjével, a ma Livornóhoz tartozó Porto Pisanóval. Ehhez három kőhidat kellett megépíteni, illetve a terület mocsaras részein védőgátakat kellett létrehozni. A gátak megerősítése érdekében egymástól körülbelül egy-egy méterre fákat ültettek. 1233-ra megkezdték az egykori római Via Aurelia azon szakaszának felújítását, amely a mocsarakon át észak felé tartott, hogy becsatlakozzon a Via Francigenába *(strata francorum)*, melyen rengeteg „francia" zarándok és kereskedő járt-kelt. Az útfelújítást ez esetben is híd- és gátépítés előzte meg. A luccaiak a két út kereszteződésében 1342-ben megalapították Pietrasanta városát.

------ A 13. század főbb útvonalai
═══ Szekerekkel való közlekedésre is alkalmas utak a 14. században
——— Csak málhás állatok számára járható utak a 14. században





A Firenze és Pisa környékének úthálózatát bemutató térképeken szemügyre vehetjük a két város által a 12. és a 14. század közötti időszakban elvégzett útépítési és útjavítási munkálatok eredményeit.

Ekkortájt kezdték meg a pisaiak az Arno északi partján Firenzébe tartó régi út renoválását is, ám végül úgy döntöttek, hogy belevágnak egy teljesen új út megépítésébe. Első lépésként a Pisa mellett az Arnón való áthaladást biztosító gázló helyett új hidat építettek. Az út az Arno déli partján, egy megemelt töltésen folytatódott, melyet fatelepítéssel erősítettek meg. Az új út kialakítása azonban lassan haladt, egyrészt mert a régi út még mindig használható volt, másrészt pedig mert a nehéz árukat inkább uszályokon szállították végig az Arnón, egészen Firenze „kikötőjéig", Signáig. Az 1280-as években hatalmas erőfeszítéseket tettek az út befejezésére. Ugyanekkor a főbb utakat már nem kaviccsal szórták be, hanem többnyire kikövezték. Ahogy a 12. század végén és a 13. század elején bekövetkezett kezdeti útjavítási munkálatok lehetővé tették, hogy az utakon málhás állatok mellett kétkerekű szekerek is közlekedhessenek, a kikövezés következtében a szekerek nagysága is növekedhetett. 1299-ben Pisából négykerekű szekéren szállították Porto Pisanóba azt a több mint egy tonna tömegű láncot, amellyel a kikötő bejáratát akarták lezárni.

A kikövezett pisai utak a 13. század végén 3,7–4,6 méter szélesek voltak, így akár két nagy méretű szekér is elfért rajtuk egymás mellett. Egy esetben, a Pisától délre Róma felé induló tengerparti út, a Via Romea esetében biztos adatunk van arra vonatkozólag, hogy az út kiszélesítése megelőzte a kövezési munkálatokat, ám feltehetőleg más utak építésekor is ez volt a szokásos sorrend. A Via Romea volt a pisaiak által felújított utak leghosszabbika. Pisa területe délre igen

messzire nyúlt, magában foglalva a mocsaras Maremma legnagyobb részét is. Pisa déli területeihez tartoztak a donoraticói Gherardesca grófok birtokai is. Mivel a Gherardescák olykor a városra is kiterjesztették uralmukat, elképzelhető, hogy az ő érdekük diktálta egy olyan útvonal jelentős fejlesztését, amely egyébiránt nem tartott volna számot igazán nagyfokú érdeklődésre. A Rómába tartó utazók többsége ezután is a Sienát érintő Via Francigenán utazott. A vízi fuvarozásnál még a jobb minőségű szárazföldi utakon való áruszállítás is költségesebb volt. A Maremma területen termelt bort hagyományosan uszályokon juttatták el Pisába. A Via Romea 137 kilométeres szakaszon pisai területeken haladt át. 1286 előtt ezen útszakaszt 60 kilométer hosszan kiszélesítették, és ebben az évben az ekkor Pisát is az irányítása alatt tartó Gherardesca-család intézkedéseket foganatosított az útszakasz fennmaradó részének kiszélesítésével kapcsolatban. A következő lépés az út leközezése, vagyis inkább újraközezése volt, hiszen az út részben a római kori Via Aureliát követte. 1308-ra már 40 kilométernyi szakaszt sikerült kiközezni, és a munka még ezután sem állt le. Hihetetlen, hogy véghezvitték ezt a hatalmas munkát egy olyan korban, amikor az utak kiközezése még újdonságnak számított, és a városi utcák nagy része sem volt még közezett. Nem lehet, hogy a Via Romea-ra fordított kiemelkedő figyelem valójában a Gherardesca-család haditerveivel hozható összefüggésbe? Mindez nem is meglepő, ha a római utakra, Wade tábornok 1745 után épült skóciai útjaira és Hitler 1930-as években kivitelezett autópályáira gondolunk.

Míg Pisa az Arno partján, egy mocsaras tengerparti síkság közvetlen közelében fekszik, Firenze egy hegyekkel körülvett katlanban foglal helyet. A pisaiak könnyen létesíthettek szekerek közlekedésére is alkalmas új utakat azáltal, hogy a mocsaras területeken töltéseket alakítottak ki, majd ezek viszonylag lapos felső részét kiközezték. A firenzeiek ezzel szemben elsősorban az Arno fölé emelt újabb és újabb hidakkal tudták rövidebbé és könnyebben járhatóvá tenni a málhás állatok útját. Az útfejlesztés kulcsát tehát a firenzeiek számára a hídépítés jelentette, illetve a könnyen járható nyomvonalat követő utak építése. 1285-ben a tíz Firenzéből induló útvonal között csupán három olyan volt, amely egyezett az egy évszázaddal korábban, az útépítéseket megelőző időszakban is használt útvonalakkal.[10] A 14. században további két főútvonalat létesítettek.

Sok régi út igen kanyargós volt, ugyanis a folyókon való átkelések elkerülése érdekében többnyire a hegygerincet követte, az új utak azonban általában a völgyek mentén, illetve néhol azokat keresztezve haladtak. A 13. század végén az új főútvonalak (leggyakrabban kőből épült) hidakkal keresztezték az Arno mellékfolyóinak többségét – például az Elsát, a Pesát, a Sievét és a Bisenziót. A kisebb folyókon is hidacskák vezettek át – ezek fele fából készült. Charles de la Roncière professzor kutatásai kiderítették, hogy 1280 és 1380 között Firenze városa körülbelül hetven különböző méretű és jelentőségű hidat építtetett. A 14. század elején épült fahidak jelentős részét 1380-ra kőhidak váltották fel.[11]

Míg a pisaiak töltésekre építették főbb útvonalaikat, a firenzeiek körülbelül egy *braccio* (55 cm) mély vízelvezető árkot ástak az utak két oldalán.

A málhás állatok sokkal könnyebben haladhattak az új utakon, ám a terep jellege miatt a firenzei utak nagy részét nem lehetett alkalmassá tenni a szekérforgalomra. A 13. század végén csak két szekérrel is járható útvonal vezetett ki Firen-

zéből: egyik – az Arno mentén – a város kikötőjéhez, Signához, a másik Pratóhoz. Ez utóbbi újonnan épült a két város közötti mocsaras vidéken, és 1282-ben kövezték le. A pratói út fontosabbnak számított, mint amilyennek elsőre gondolnánk, hiszen – csakúgy, mint a mai autópálya – Pistoiát és Luccát is érintette. Luccából szekérrel Pisán át a tengerparti Porto Pisanóig, északon pedig a Francigena útvonalon Pietrasantáig is eljuthatott szekérrel az utazó. A Sienába vezető déli út első szakaszát is kikövezték. Szekérrel ezen az útvonalon csak a San Cascianónál, Firenzétől 18 kilométerre található gázlóig lehetett eljutni. Innentől még ezen az igen fontos úton is csak a málhás állatok haladhattak tovább. A San Cascianónál található Pesa-gázló helyére csak 1300-ban került híd, az ugyanezen az úton található Greve-gázlónál pedig még később épült híd. A Pesa-gázló és a firenzei határnál fekvő Poggibonsi közötti szakaszt az 1320-as években tizenként *braccia* (6,5 méter) szélessé alakították, és ugyanekkor le is kövezték. Ambrogio Lorenzetti 1337-ben készített freskói egyikén jól látható (lásd 90–91. oldal), hogy a városból kivezető utak csak egy darabon voltak kövezettek.

A 14. században más irányban folytatódott a Firenzéből kivezető utak felújítása és átalakítása. A század első húsz évében egy teljesen új, szekerek számára is használható, alacsonyan fekvő utat építettek, mely Pistoiába vezetett. A firenzei elöljárók ezután eldöntötték, hogy a 13. században az Arno déli partján épült utat kell felújítani, hogy szekérrel is lehessen rajta közlekedni. Az úthálózat fejlesztése mellett a firenzeiek igyekeztek a főútvonalakon való közlekedést kényelmesebbé tenni, így kutakat és szökőkutakat létesítettek az utak mentén, hogy az emberek és az állatok egyaránt csillapíthassák szomjukat. A sienaiak ugyanígy jártak el a Francigena azon szakaszán, amely a városállam területein haladt át. A firenzeiek az utak mentén határköveket is elhelyeztek. Ez egyrészt az utazók tájékozódását szolgálta, másrészt kijelölte, hogy az egyes közösségek az útnak mely határkövek közötti szakaszának fenntartásáért felelősek.

A 14. század elejétől kezdve az egymást követő „városi kapitányok" minden májusban három-három megbízottat küldtek ki, hogy megvizsgálják a főútvonalakban az év során keletkezett károkat. A megbízottak feladata volt a szükséges javítási munkálatok megszervezése, elsősorban a hidak esetében. A munkát a *contado* helyi közösségei végezték; az utak fenntartásának terhe többnyire az ő vállukat nyomta. A megbízottak utasításait azonnal végre kellett hajtani – ezt két hónap múlva személyesen ellenőrizték. A 14. század közepén az utak és hidak ellenőrzésére állandó tisztviselőt *(uffitiali delle strate, vie, ponti e pontizelli del contado di Firenze)* választottak, akinek munkáját segítendő bizonyos pénzösszeget bocsátottak rendelkezésére.

Jó esetben a javításokat sikerült a tervezett ütemben elvégezni. Amikor 1347 júniusában egy váratlan nyári áradás elsöpörte az Appenninekben át a romagnai Faenzába tartó főútvonalon Borgo San Lorenzónál található Sieve-hidat, a város elintézte, hogy még július folyamán gyorsan újjáépüljön. Ez azért volt különösen fontos, mert a Romagnában megtermelt gabona ezen az útvonalon érkezett a városba: „sok ember jött Firenzébe ezen az úton Romagnából, búzát, gabonát és más fontos élelmiszereket szállítva".[12] Más alkalmakkor azonban a javítások igen sokáig is elhúzódhattak. Az egyik leghosszabb ideig tartó javításra az Elsán átívelő, Pisát és Firenzét összekötő, 13. században épült

új úton található híd esetében került sor. Az elpusztult hidat negyven évig nem építették újjá. Az öt legfőbb firenzei guild összefogásával létrejött Mercanzia-vállalkozás húsz éven át révet üzemeltetett a folyón, éppen abban az időszakban, mikor a pisai utat alkalmassá tették a szekerek áthaladására is. Az új kőhíd 1347-ben készült el, így ettől fogva az árukat ismét el lehetett juttatni Pisába anélkül, hogy a révészek szolgálatait igénybe kellett volna venni, illetve hogy kerülőutat kellett volna választani Prato, Pistoia és Lucca felé.

Firenzében sokkal később kezdődtek meg az útjavítási munkálatok, mint Pisában, nemcsak a terep nehezebb volta miatt, hanem a tisztségviselőit igen gyakran cserélgető firenzei demokrácia hosszadalmas és nehézkes döntéshozatali procedúrái miatt is. Még ha sikerült is egyetértésre jutni egy új út vagy híd megépítéséről, vagy egy régebbi felújításáról, a munkálatok jelentősen elhúzódhattak, mely idő alatt a kivitelezéshez szükséges pénzt igyekeztek a környék lakosaitól begyűjteni. Az 1280-as években Ugolino della Gherardesca által kialakított pisai egyeduralmi rendszer döntéshozatali folyamata sokkal gyorsabb volt, mint a firenzeieké. Így nem meglepő, hogy a Pisából Firenzébe tartó folyóvölgyi út pisai szakaszát fél évszázaddal korábban kövezték le, mint a firenzeit.

Összességében elmondhatjuk, hogy az észak- és közép-itáliai városállamok többsége vagy a pisai vagy a firenzei példát követte. Mindegyik város kiválasztotta azt a néhány útvonalat, amelyet különösen fontosnak tartott. Siena kilenc kulcsfontosságú utat jelölt meg, és ezek fenntartására az 1270-es évektől hat felügyelőt választott, akik egy kinevezett *iudex viarum* vezetésével végezték munkájukat.[13] 1264-ben a vicenzai *podesta* egyik legfontosabb feladatának a közutak fenntartása számított, azon belül is elsősorban a Padovából érkező útvonalak karbantartása. Az egyes monarchiák királyi útjaihoz hasonlóan még az olyan kis városoknak, mint Tivoli is volt legalább egy kövezett (vagy újrakövezett) főútvonala, más néven Via Maiorja, ősének még a római kori Via Tiburtina tekinthető. A sík vidékeken rengeteg új gát épült, melyeken utak futottak, továbbá újabb és újabb hidak segítették a folyókon és patakokon való áthaladást, a főbb útvonalakat pedig vagy kaviccsal szórták be, vagy lekövezték. A szekérrel bejárható területek száma megsokszorozódott, még Észak-Itáliában



Az 1440-es években Hainault történetén dolgozó Jehan Wauquelin és társai (lásd 177. oldal) által készített egyik miniatúra részletén egy utat köveznek ki kockakövekkel. Az 1440-es évekre néhány út – többek között a Mons és Valenciennes közötti hainault-i – már réges-régen kövezett volt.

is, ahol a területet hegyek-völgyek szabdalták. A málhás állatokkal való szállítás könnyebb és gyorsabb lett. Az útjavítások és a hídépítés feladatát a 13. században Dél-Itáliában is egyre gyakrabban vállalták fel a kormányzó körök. I. Károly (1266–85) elrendelte a Nápolyból kivezető három fő út javítását. A három útvonal a következő volt: a Salernóba vezető út; a Capuán át észak felé, Umbriába és Toscanába tartó, a többi városállam vezetése által fejlesztett utakba bekapcsolódó Via Degli Aruzzi; illetve az Avellinón és Foggián át keletre induló, Apulia gabonatermesztő vidékeihez és az adriai kikötőkhöz vezető út. Ez utóbbit Károly renováltatta és ki is szélesíttette.[14]

Johan Plesner a 13. századi Firenze környékén végbemenő változásokra a *rivoluzione stradale* („útforradalom") fogalmat használta, melyet azonban tágabb értelemben nem csupán az észak- és közép-itáliai, hanem a korabeli nyugat-európai tendenciákra is alkalmazhatunk. Dél-Németalföldön a kereskedővárosok érdeke ugyanazt diktálta, mint az itáliai városállamoké. Brabant hercegei a főbb városokra *(chef-villes)* hárították a területeiken futó utak fenntartásának jogát és kötelezettségét, hiszen az egyes városokban élő kereskedők számára kiemelkedően fontos volt, hogy az utak jó állapotban legyenek. Az egyik legfontosabb városnak, Brüsszelnek 1326-ra saját adminisztrációja volt „la Chaussée" néven, mely saját területekre és jövedelmekre tett szert. Utóbbiakat elsősorban *meg-geld*-ként szerezte, vagyis az áruk rakodására használt daruk és a mázsálóházak szolgáltatásainak igénybevételéért, illetve a kikötőkbe és a városkapun át a városba érkezett árucikkekre kivetett illetékek formájában. A bevételeket az egyes – kisebb-nagyobb szekerekkel is járható – utak fenntartására fordították.[15] Összességében tehát a németalföldi helyzet kísértetiesen emlékeztet minket az Észak-Itáliában látottakra.

Hegyi hágók

Egyetlen tevékenység volt még hasonlóan fontos, mint az útjavítások és a hídépítések: a hegyi hágók kialakítása. A késő középkorban nagyon kevés új hágót nyitottak meg, a használatban levő hágók többségét már a rómaiak, sőt egyiket-másikat már az ősemberek is ismerték. A Nagy Szent Bernát-hágónál épült középkori ispotály közelében egy római Jupiter-templom áll. Igazán jelentős új hágók az alpokbeli Simplon- és Szent Gotthárd-hágók voltak, melyek Milánó és a Rajna-vidék összeköttetését biztosították. A Szent Gotthárd megnyitásához előbb kiépítettek egy folyóparti utat a Reuss mentén. Andermatt alatt a Reuss végigfut a szűk Schöllenen-szurdokon, egy fényesre csiszolódott gránit hegyszoroson, melyen egészen 1225-ig nem sikerült utat építeni. Az említett évben is csak egy, a szurdok oldalához láncokkal rögzített, fából készült függőutat tudtak kialakítani, mely csak emberek és teherhordó állatok közlekedésére volt alkalmas. Az útvonal azonban a szurdokbeli út megnyitása után is nagyon megerőltető volt, így embert próbáló feladatnak számított végigmenni rajta. Az út legkönnyebb szakasza a Milánóból Sestóba, a Maggiore-tó déli csücskéhez vezető szárazföldi út volt. Az árukat itt vízre tették és Magadinóig hajón szállították. Az árucikkeket ezután málhás állatokkal szállították tovább, Bellinzonát elhagyva, végig a Ticino völgyén (Val Levantina), érintve a Szent Gotthárd-hágó ispotályát, illetve Szent Gotthárd itt található síremlékét, majd tovább a Reuss-völgyön, áthaladva a borzalmas Schöllenen-szurdokon,

egészen a Luzerni-tó déli végén fekvő Flüelenig. Itt az árukat ismét vízre rakták, és hajón juttatták el Luzernbe, illetve a Reuss-ön, az Aare-on és a Rajnán át Bázelbe. Láthatjuk, hogy az út bonyolult, sőt néhol egészen ijesztő volt, a középső útszakaszok pedig egészen az 1820-as évekig nem voltak alkalmasak szekerek és kocsik áthaladására. Mindazonáltal a középkorban ez az útvonal többnyire igen forgalmasnak számított.[16]

Habár viszonylag kevés új út épült, a hágókhoz vezető (már meglevő) utakat jelentősen fejlesztették, ami részben bizonyos fokú versenyzést, rivalizálást jelentett. A Szent Gotthárd megnyitása után a forgalom jelentős része elhagyta a római korban és a kora középkorban igen fontos szerepet játszó alpokbeli Septimer-hágót, mely Milánó és a Rajna-vidék összeköttetését biztosította. Akárcsak az „új" Szent Gotthárd-úton, a Septimus-útvonalon az árukat a Comói-tóig vízi úton juttatták el. A Septimer-hágó északi oldalán az út Churnál a Rajna felső völgyében haladt tovább, egészen a Konstanzi-tóig. 1387-ben Chur püspöke a hágó legfelső részét a déli oldalon fekvő Cassaciától az északi részen található Bivióig leköveztette, hogy visszacsábítsa a forgalom egy részét a Szent Gotthárd-útvonalról.

A Brenner-hágó déli oldalán futó utat két szakaszban újították fel, akárcsak a Firenze környéki utak egy részét. A 14. század elején, 1314-ben a bolzanói polgárcsalád, a Kunter-família egyik tagja útjavításokat finanszírozott, amivel lehetővé vált, hogy a várostól északra, a hegygerincen futó régi utat az Isarco völgyében vezessék. Az így létrejövő „Kunter-út" még mindig csak teherhordó állatok számára volt járható. 1480-ban, amikor a Brenner-hágó már az összes alpokbeli hágó legforgalmasabbika volt, újabb javításokat eszközöltek az úton, melyen ezután szekerekkel is lehetett közlekedni.[17]



Az 1490-es években a Brenner volt a leggyakrabban használt alpokbeli hágó. Első itáliai látogatásakor, 1494–95-ben Albrecht Dürer részletes vázlatokat készített az Innsbruck és Verona közötti útszakasz tájairól és épületeiről. Nemesis *című képének itt látható részlete is ekkoriból származó vázlatain alapszik, és a hágó itáliai oldalán futó utat ábrázolja Chiusánál (Klausen), ahogy végigfut az Isarco-völgyön, egészen Bolzanóig. Ahogy a neve is sugallja, Chiusánál az utat lezárták, hogy beszedjék az útdíjakat.*

A középkori útépítések eredményei mára többnyire elpusztultak, azonban ha Joachim Patinir képeiről feltételezzük, hogy nem pusztán a képzelet szüleményei, hanem csak a valóság eltúlzott ábrázolásai, akkor összességében megállapíthatjuk, hogy a régi útépítések egyike-másika ugyanolyan különleges volt, mint ma az Alpok területén gyakran látható, sziklák közé „felfüggesztett" autópályák. Az egyetlen különbség az anyagban van: míg a szakadékokon átívelő középkori utak fából készültek, modern rokonaik vasbetonból. A hatalmas sziklákat és a hegyeken körbefutó, deszkákból álló utakat és hidakat ábrázoló festmények olyan szürreálisnak tűnnek, hogy az ember megdöbben, ha arra gondol, a festő tulajdonképpen saját környezetének szemléletes látképét tárja elénk. Patinir szülővárosa Dinant volt – az a település, amelyet egy alkalommal porig sújtott az egyik közeli szakadék beomlása. Ha elfogadjuk, hogy Patinir képei valósághűek, feltételezhetjük, hogy a mai szemlélő számára leginkább a nepáli szurdokokban húzódó átjárókra hasonlító korabeli ösvények és utak ábrázolása is hiteles. A festményeket elnézve megérthetjük, milyen akadályokkal kellett megbirkózniuk a 14–15. századi kereskedőknek utazásaik során. Az útépítők alkotásai például mindig ki voltak téve a lavinák pusztításainak. Vajon az utak hány százalékát kellett tavasszal újjáépíteni?

Az egykori hegyi utakból ma már alig maradt fenn valami, leszámítva a Nagy Szent Bernát-hágóhoz vezető útvonal néhány kőlapját, azokon a helyeken, ahol az öszvérek a sebes hegyi patakokon átkeltek. Az Alpok hágóin – a terep jellege miatt ezen a területen még inkább, mint máshol – a kocsiutak és a modern autópályák szinte teljesen ugyanazt az útvonalat követik, mint középkori elődeik, ám ez azt is jelenti, hogy az új utak teljesen eltörölték a régiek minden nyomát. Casaccia közelében a Septimer-hágó 14. századi kövezetének





Joachim Patinir meglepően valószerű, 16. század elején készült festményén az út egy fahidon át meredeken vezet fel a hegyre. A híd – bár fából készült, nem pedig kőből vagy betonból – nem sokban tér el a modern vasútvonalakat, illetve autópályákat hordozó hidaktól. A fenti kép a Dijonban található „Bűnbánó Magdolna" egyik részlete.

egy kis része még ma is látható, feltehetőleg éppen amiatt, hogy ezen az útvonalon nem épült később új főút.

Európa más területein is egymás után nyíltak meg a hágók, például a Firenzét és Bolognát összekötő Giogo-hágó (lásd 216. oldal). Ez az Appennineken áthaladó hágó azonban az alpokbeliekhez képes igen könnyű utat ígér. Még a Lombardia és Toscana között utazók által leggyakrabban használt Cisa-hágónál is jobban járható, és alacsonyabban is fekszik. A Giogo-hágó legmagasabb pontja 968 méteren van, míg a Cisa-hágóé 1039 méteren. E két hágó körülbelül egy magasságban van a Jura-hegységen átvezető Jougne-hágóval (1070 méter). Az Alpok nyugati részén átvezető hágók többnyire kétszer ilyen magasak: a Nagy Szent Bernát 2473 méter, a Mont Cenis pedig 2084 méter magas.

Akárcsak a hídépítéseknek, az új hágók építésének is a hosszú 13. század volt a legfőbb időszaka. A 14. század második felében és a 15. század elején az építkezések lelassultak. A Regno területe jó példa erre. A központi irányítás II. Róbert király 1343-as halálát követő összeomlása után nem volt, aki megszervezte volna az utak javítási és fenntartási munkálatait, így az úthálózat szép lassan egyre elhanyagoltabbá vált. A 15. században azonban ismét megkezdődtek az útkarbantartási és útjavítási munkák, és emellett új hágók is nyíltak ekkortájt.

Spanyolország északi részén, a Kantábriai-hegység területén Burgostól a Vizcayai-öböl kikötőiig a 15. században jelentős útfejlesztési munkálatok kezdődtek meg, hogy könnyebbé tegyék a jó minőségű spanyol gyapjú exportját. Öszvérek helyett az új utakon egészen Vitoriáig hosszú, keskeny ökörfogatokkal is lehetett közlekedni, melyek négyszer annyi árut bírtak el, mint egy-egy öszvér. Vitoriától kisebb, kétökrös szekerekkel lehetett továbbhaladni, melyek három öszvérrakomány mennyiségű áruval járták a hegyeket. Az útjavítási és karbantartási munkák költségeit Burgos és a kikötővárosok elosztották egymás között.[18]



Egyes útvonalak még a középkor végén sem voltak könnyebben járhatók az itt látható, a hegytetőn fekvő síremlékhez vezető zarándokútnál. Münster Cosmographia *című munkájának egyik metszete.*

A kereskedelmi következmények szempontjából a legjelentősebb új hágó megnyitására nem az Alpokban, hanem a Tátrában került sor. A 15. század végén elkészült egy, a Magyar Királyság bányavidékeit és Dél-Lengyelországot összekötő tátrai út. Ennek jelentősége igen nagy volt, hiszen az eddigi keleti – kerülőút helyett Magyarország és Lengyelország uralkodói székhelyei, vagyis Buda és Krakkó között közvetlen összeköttetést biztosított. Legnagyobb szerepe azonban mégis abban rejlett, hogy megnyitásával lehetővé vált, hogy a bányavárosok egyre növekvő mennyiségben kitermelt rezét eljuttassák a Visztulához, ahonnan vízi úton Torunon és Gdańskon át egészen Antwerpenig szállították tovább. Ennek köszönhetően – bár ez az út megnyitásakor még igen távol volt – Antwerpen átvette Velence addigi vezető szerepét az európai rézkereskedelemben. A bányákat és a rézkereskedelmet ugyanazok a délnémet vállalkozók irányították, mint korábban (többek között a magyar Thurzók és a Fuggerek), ám tevékenységüket nagyrészt áthelyezték Velencéből Antwerpenbe.

A kereskedők nyomása

Ha a kereskedők egy csoportja érdekeltté vált egy adott útvonal kiépítésében, illetve fenntartásában, akkor nem elégedtek meg azzal, hogy a helyi hatóságokra hagyták az utak karbantartását, ugyanis így semmi nem garantálta, hogy a fenntartási munkák valóban elvégzésre kerülnek. Fontos volt, hogy az útvonalak fenntartásáról gondoskodjanak. Mindez viszonylag egyszerű volt, ha az utakért felelős hatóság a saját kormányuk volt. A firenzei Mercanzia petícióval fordult a városi elöljárókhoz, hogy intézkedjenek a fontos utak rendbehozásáról. A Mercanzia révet üzemeltetett az Elsán, miután a híd összedőlt, és a firenzei *contado* területén dolgozó szállítási vállalkozók tevékenységét is felügyelte.

Ha az adott út fenntartásáért egy másik város vagy terület hatósága volt felelős, nehéz volt kikényszeríteni, hogy a fenntartási munkálatokat valóban elvégezzék – ehhez hosszas tárgyalásokra volt szükség. A milánói kereskedőknek kiemelkedően fontos volt a Simplon-hágó és az oda vezető út karbantartása. A 13. századtól a milánóiak bizonyos időközönként küldötteket menesztettek Sion püspökéhez, aki a Rhône felső völgyének (Valais) útjaiért felelt Martignytől a Simplon-hágóig. Legkorábbról az 1271–73-as évekből maradt

fenn forrásunk konkrét tárgyalásokra vonatkozólag. A küldöttek az utak fenntartási költségeinek fedezésére természetesen hatalmas összegeket ajánlottak fel a püspöknek és a püspök gazdasági intézőjének. Ezért cserébe az volt elsődleges óhajuk, hogy a püspök változtasson az utak és hidak karbantartásának rendszerén. A püspök nem sokkal 1271 előtt helyi földesurakat bízott meg egy-egy rövidebb (esetenként csak 10 kilométeres) útszakasz fenntartásával. A fenntartásért cserébe az adott szakaszon ők vethették ki és szedhettek be a vámokat. A kereskedők azonban nem örültek, hogy újra és újra feltartóztatják őket, hogy kisebb-nagyobb összegeket fizessenek ki a helyi uraságoknak, sokkal jobban örültek, ha az egész vámot egyszerre kifizethették a püspöknek. A püspök beleegyezett a milánóiak kérésébe, és elkezdte visszavásárolni a helyi földesuraktól a korábban adományozott jogokat, ám a kereskedők még mindig nem voltak teljesen elégedettek. Az 1275-ben Lausanne-ból Rómába utazó X. Gergely pápa igencsak panaszkodott az útvonalon található veszélyes hidakra. Mivel a milánóiak elégedetlenek voltak az út állapotával, a kereskedők és a püspök között újabb tárgyalásokra került sor 1291-ben, 1321-ben, 1336-ban és 1351-ben. Ugyanebben az időben, 1286-ban a velenceiek megpróbáltak nyomást gyakorolni Gorizia grófjára, hogy tartsa karban a római kori útvonalat követő, Laibachot (Ljubljana) és Pettaut (Ptuj) is érintő, Magyarországba tartó „magyar útnak" az ő felügyelete alá tartozó szakaszát.[19]

Ha a kereskedők nem tudták rávenni a hatóságokat, hogy gondoskodjanak az utakról, ők maguk tettek lépéseket az ügy érdekében. Amikor 1469-ben úgy tűnt, hogy a Pontarlier közelében, a Salins-ból induló, a Jura-hegységen átvezető úton fekvő houtlandi híd össze fog dőlni, a salins-i Grande Sauniere először felügyelőket küldött ki a helyszínre, hogy felmérjék, milyen lépésekre van szükség. Ezután megpróbálták rávenni az illetékeseket, hogy intézkedjenek a híd helyreállításáról. Mivel a munkálatok kivitelezése nem kezdődött el, a kereskedők maguk gyűjtötték össze a híd fával való megerősítéséhez szükséges összeget. Az első ilyen eset után nem meglepő, hogy hamarosan ismét a zsebükbe kellett nyúlniuk a kereskedőknek: mikor 1470-ben egy váratlan áradás elmosta a pontarlier-i hidat, újjáépítését szintén a Grande Sauniere finanszírozta. Hamarosan rájöttek, hogy a Salins 15 kilométeres körzetén belül található utak és hidak fenntartásának feladata mellett tulajdonképpen magukra vállalták az olyan távoli hidak javításának költségeit is, mint a houtlandi és a pontarlier-i. 1502-ben a Grande Saunerie a houtlandi hidat újjáépítette, ezúttal már kőből.

Utak, folyók és tavak

Ahogy a Szent Gotthárd-hágón, és elődjén, a Septimer-hágón átvezető utak esetében láthattuk, a szárazföldi és a vízi utak nem különültek el élesen egymástól. A középkori kereskedők és fuvarosok a szárazföldi utakat, a folyókat és a tavakat egymás alternatíváinak tekintették. Már korábban megjegyeztük, hogy a Saône–Rhône folyórendszer milyen fontos szerepet játszott az áruszállításban, és megemlítettünk három olyan fontos települést – Port-sur-Saône-t, St-Jean-de-Losne-t és Chalont –, ahol a szárazföldi utakon érkező árukat hajóra tették, hogy a Saône-on vízi úton szállítsák tovább. Arra is felhívtuk a figyelmet, hogy a párizsi révészek és csónakosok politikai szerepe nagyban függött gazdasági jelentőségüktől, hiszen ők számítottak a Szajna legfontosabb vízi szállítóinak.

Bár ma Oxfordban és Cambridgeben a dereglyézés már pusztán vidám időtöltésnek számít, egykor ez az emberek és árucikkek szállításának egyik legfontosabb módja volt, nem csak Kelet-Anglia mocsaras vidékein, hanem az ország egész területén. Európa sík vidékein az őrlésre váró gabonát öszvérháton és dereglyével egyaránt szállíthatták a malmokba.



Bemutattuk, hogy a burgundiai borok hogyan jutottak el a flamand vásárlókhoz. A már említett útvonal mellett létezett egy másik is, mely szintén szárazföldi és vízi utak ötvözetéből állt. A bort Beaune-ból szárazföldön a Yonne partján fekvő Cravat-ba szállították, ahol hajóra rakták és lefelé vitték a Yonne-on és a Szajnán, majd felfelé az Oisne-on, egészen Pont L'Evêque-ig. Innen szekereken szállították Lys-be Peronne-on át. A bor Gentbe végül vízi úton érkezett.

Már említettük a szajnai rakpartok fontos szerepét a troyes-i vásárokkal kapcsolatban. A vízi és szárazföldi megközelíthetőség más vásárok esetében is kiemelkedő jelentőséggel bírt. A champagne-i vásárvárosok közül csak Provins nem rendelkezett könnyen hajózható folyóval. Lagny a Marne, Bar pedig az Aube partján feküdt. A champagne-i vásárvárosok utódainak többsége is könnyen megközelíthető volt vízi úton. A déli vásárvárosok, Chalon, Genf és Lyon a Saône és a Rhône mellett helyezkedtek el. Az északiak közül Antwerpen és Bergen-op-Zoom a Scheldt partján terült el, ahonnan könnyedén el lehetett jutni a Rajna és a Meuse vonalára, továbbá Észak-Németalföldre, többek között Amszterdamba és a Zuider Zee kikötőibe tartó folyókra. A champagne-i vásárok hanyatlásával új erőre kaptak a St-Denis-i Lendit vásárok is, melyeket a városi apátság és a Szajna partja közötti területen tartottak. A keletebbre eső vásárvárosok közül Frankfurt a Majna partján található, így innen a Rajna–Majna folyórendszer bármely pontjára hamar el lehet jutni.

Angliában a stourbridge-i Michelmas volt az egyik legfontosabb vásár, melyet a Cam partján, a fontos hajózási központnak számító Cambridge-hez közel rendeztek. A település szoros összeköttetésben állt az Ouse-folyórendszerrel, mely végigfutott Kelet-Anglia mocsaras vidékein egészen a Wash-öbölig. A torkolatánál feküdt King's Lynn kikötője.

Az európai kontinenst rengeteg folyó hálózta be, melyeket – amennyire csak lehetett – ki is használtak. Bautier professzor a középkori Franciaország szárazföldi és vízi útjainak összehasonlításakor rávilágított arra, hogy a legértékesebb árucikkektől eltekintve a kereskedők, ha mód nyílt rá, előnyben részesítették az áruk vízi úton történő szállítását a szárazföldi útvonalakkal szemben. Sok szárazföldi útvonalnak így az elsődleges feladata a vízi utakkal való összeköttetés biztosítása volt. Franciaországban az eddig tárgyalt folyórendszereken kívül szólnunk kell a nyugaton található Loire-folyórendszerről. Angliában az Ouse-rendszeren kívül fontos volt a Temze folyórendszere, melynek hajózási központja Oxford volt. A Német-római Császárság területén a Rajna, az Elba és a Közép-Európán áthaladó, Fekete-tengerbe ömlő Duna folyórendszere volt a legjelentősebb. Nemcsak Franciaországban, hanem Európa egész területén kiemelten fontosak voltak az egyes folyókhoz vezető szárazföldi utak. Nürnberg jelentős voltát nagyban fekvésének köszönhette, hiszen a Majna-parti Würzburgból és Bambergből, illetve a Duna-parti Donauwörth-ből, Ingolstadtból és Regensburgból érkező utak kereszteződésénél terült el, tehát a Rajna és a Duna folyórendszereit összekötve központi szerepet játszott az Északi-tenger és a Fekete-tenger vidékének összekapcsolásában. Lombardiában a Pó volt a legfőbb útvonal, így az Appennineken és az Alpokon átkelő áruk nagy részét ezen a folyón szállították Velencébe, és más városokba, például Piacenzába, ahonnan gyakran szárazföldön folytatták tovább útjukat. Velence nem a Pó torkolatánál feküdt, hanem a Brentáénál, mely közvetlen összeköttetést biztosított Velence és Padova között. Mindenesetre Velencéből a hajók a part mentén igen gyorsan és könnyen eljuthattak a Pó torkolatához.

Mindegyik folyórendszeren volt egy-egy adott kikötő, ahol az árukat a tengerjáró hajókról folyami hajókra rakták át. Ilyen kikötő volt az Elbán Hamburg, a Visztulán Torun, a Garonne-on Bordeaux és a Dordogne-n Libourne. Az utóbbi két város kulcsfontosságú szerepre tett szert a gascogne-i borok Angliába és Flandriába importálásának lebonyolításában. A helyi hatóságok az áruk átrakodását fejlesztésekkel, újításokkal segítették. Az angliai Bristolnál, a Frome és az Avon összefolyásánál, a Frome torkolatának kimélyítésével az 1240-es években új kikötőt építettek.[20] A szárazföldi, folyami és tengeri szállítás egymáshoz való viszonyát a 8. fejezetben tárgyaljuk részletesebben.

A tengerjáró hajók, a folyami hajók, a négy- és kétkerekű szekerek, illetve a málhásállatok áruszállítási tevékenységeinek szoros összefonódása nemcsak a középkorra, hanem a kora újkorra is jellemző volt. Erről számolt be a 17. századi Anglia információáramlási csatornáit vizsgáló dr. Frearson is. Korábban az angol történészek a szárazföldi utakat a vízi útvonalak alternatívájaként, mi több, „riválisaként" említették. Ma már tudjuk, hogy az európai vízi és szárazföldi útvonalak valójában kiegészítették egymást. Az útvonalak kiegészítő jellege egyes területeken máig fennmaradt. Az áruszállító konténereket például a közúti, vasúti, folyami és tengeri úthálózat összefonódott rendszerében továbbítják, ahogyan a személyi közlekedésben is inkább kiegészítik egymást a különböző busz-, vonat- és repülőjáratok, mintsem egymás konkurenciái lennének.

Mivel az utak kiegészítették egymást, nagyon gyakori volt, hogy egyszerre vágtak bele a szárazföldi és a vízi út fejlesztésébe. Amikor Pont St Esprit-ben

1265-ben megépült a híd, nem csupán a Rhône-on folyó áruszállítás akadálymentes működését biztosították (a hatalmas hídívvel), hanem arról is gondoskodtak, hogy a szárazföldön érkező árukat vízre lehessen itt bocsátani. A szárazföldi és vízi utak fejlesztése a flandriai Warnetonban is kéz a kézben járt egymással. Warneton volt az a város, ahol az Ypres-ből Lille-be vezető főútvonal keresztezte a Lys folyót. A 14. század elején az ypres-iek kifizették az út lekövezését, hogy ezután kocsival is meg lehessen tenni a gróf ypres-i hídja és az új warnetoni kikötők közötti távolságot.[21] Ez azonban csak egy példa a flandriai és brabanti városok és az uralkodók közötti hagyományos együttműködésre, melynek során jelentős fejlesztésekre került sor az összekapcsolt kocsiutak, csatornák és csatornázott folyók alkotta úthálózatban.[22] Hasonlóképpen, amikor I. Miksa császár Linzben hídépítésbe kezdett, a munkálatokkal egy időben hozzáfogott egy közeli dunai kikötő kialakításához.[23]

Az Arno torkolatánál fekvő tengeri kikötővárosban, Pisában a rakpartok és kirakodóhelyek a hidak között a folyó mellett foglaltak helyet, hogy megkönnyítsék a tengeren, folyón és szárazföldön érkező termékek más útvonalakra irányítását. Amikor Pisa helyett Porto Pisano vált Toscana legfontosabb tengeri kikötőjévé, a pisaiak kiépítették a Pisát és Porto Pisanót összekötő utat, mely olyan széles töltésen haladt, hogy két szekér elfért rajta egymás mellett. Az áruk jelentős hányada azonban nem szárazföldi úton érkezett Pisába, hanem 30 láb (9 méter) hosszú és 8,25 láb (2,4 méter) széles tengerjáró uszályokon. Ezeket az uszályokat nemcsak a távolról érkező gabona szállítására használták, hanem minden olyan áru esetében, melyet nagy tömegben fuvaroztak, továbbá a Maremma déli területein termelt bor is uszályokon érkezett Porto Pisanóba. Pisában két vámhivatal működött a folyó mentén, egy a hidaktól „felfelé", egy pedig „lefelé". A városnak volt két hajóépítő műhelye is, szintén egy a hidaktól „felfelé", egy pedig „lefelé". Sok ide érkező árucikket vízi úton, a folyón szállítottak tovább. Az uszályok hat nap alatt értek el a Firenzétől 14 kilométerre fekvő Signába, ahonnan felfelé a folyó már nem volt hajózható. Az Arno hajózható szakasza Toscana egyik legfontosabb útvonalának számított. Többnyire itt szállították a nehéz árukat, vasat, fát, halat, bort, olajat, sót és a belső területek népességének ellátásához elengedhetetlen gabonát, akárcsak a toszkán ipar számára szükséges nyersanyagokat – textíliákat, gyapjút, gyapotot, selymet, timsót, festékeket –, mivel a toszkán műhelyek szinte kizárólag olyan anyagok feldolgozásával foglalkoztak, amelyek Toscana területén nem voltak „őshonosak". A folyón lefelé késztermékek utaztak, a 14. század folyamán elsősorban gyapjútermékek, a 15. században pedig damaszt-, brokát- és bársonyáruk. Igen gyakori volt, hogy a szárazföldön szállított árukat egy helyen hajóra rakták és vízen vitték tovább, és ennek ellenkezőjére is rengeteg példa akadt. A legnagyobb uszályok *(piatte)* csak Empoliig szállíthattak árukat. Rakományukat itt kisebb méretű hajókra *(scafe)* rakták át, melyek Signába fuvarozták. Signától már csak az egészen kicsi csónakok *(noccoli)* tudtak továbbhaladni, melyek tizedakkorák voltak, mint a *scafé*k. A Firenzébe tartó áruk többségét Signába szállították. A szállítmányozók a vám kifizetése előtt regisztráltatták az árukat, majd vagy a rakparton hagyták, vagy egy raktárban helyezték el őket. Signában számtalan fogadó üzemelt. Bárki volt is a vásárló

– magánszemély, kereskedelmi társaság vagy maga Firenze városa –, mindenképpen az ő dolga volt, hogy az áruk városba való szállítását (szekéren a bevezető kövezett úton) felügyelje. Az Abbondanza (a város élelmezéséért felelős szervezete) tisztviselői búzát és sót vásároltak, és fizették a Signába való szállítás költségeit. Signától felfele a folyón csak *noccoli*val lehetett haladni, nemcsak azért, mert túl sekély volt, hanem mert a közlekedést akadályozták a malmok, melyek saját duzzasztógátakkal rendelkeztek; ezeket halászatra használták *(molendinum cum pischaria)*. Nagy nehézségek árán lassan kiépült a Pisa és Firenze közötti szárazföldi út, mely a folyó déli partján futott végig (lásd fentebb). A folyó hajózható volta miatt a szárazföldi út befejezése nem volt olyan égető fontosságú, mint más területeken. Előfordult azonban, hogy nyáron a folyó kiszáradt, tavasszal pedig – a szárazföldi utat járhatatlanná téve – kiáradt. Az uszályok közlekedése mindkét esetben időlegesen lehetetlenné vált. Létezett egy harmadik – hosszabb, de biztonságosabb – útvonal is, mely az Appenninek lejtőit átkarolva haladt előre, akárcsak a mai Pisából Luccába, majd Pistoián és Pratón át Firenzébe tartó autópálya. Ezt a kerülőutat az összefogó városállamok sokkal előbb kövezték le, mint a part menti utat. Az, hogy Porto Pisanóból milyen útvonalakon juttatták el az árukat Toscana belső területeire, nem csupán az évszaktól függött, hanem többek között az áru mennyiségétől és értékétől is, illetve attól, hogy milyen gyorsan volt rá szüksége a vásárlónak. A tengerpartról a belső területekre irányuló útvonalak mindegyikén dolgoztak hajósok és fuvarosok, akik mindannyian a pisai hidaktól és rakpartoktól indultak útnak.

Természetesen ugyanebben az időben a tenger- és folyópartokon fekvő kikötőket is fejleszteni kezdték, például Antwerpenben és Genovában,[24] hogy biztonságosabbá és nagyobbá tegyék őket, Velencében pedig a lagúnák kialakításán munkálkodtak. Egyes helyeken teljesen új kikötőket hoztak létre, többek között Sluys-ben, Porto Pisanóban és a Dalmát-tengerparton fekvő Hvarban. Ez utóbbi településen a velenceiek a 15. század közepén építettek ki zárt kikötőt.[25] A hajók tájékozódásának segítésére egymás után emeltek világítótornyokat, melyeket utána személyzettel láttak el, akárcsak Calais-ban.

Helyi fuvarosok és hajósok

A fuvarosoknak két típusa létezett. A fő útvonalak mentén élő közösségek tagjai között voltak szárazföldi fuvarosok, illetve hajósok, akik az adott út- és folyószakaszokra monopoljoggal bírtak. E helyi szállítók kialakulásának kiemelkedően fontos szerepe volt a kereskedelem 13. századi kiterjesztésében és átalakulásában. A helyi fuvarosokon és hajósokon kívül voltak távolsági kereskedelemmel foglalkozó szállítók is.

A helyi fuvarosokról a 14. századból igen sok forrásunk van, mivel ekkoriban az egyes közösségek vitás kérdéseikről jogi feljegyzéseket készítettek. 1396-ban például a Szent Gotthárd útvonalon fekvő Prato és Faido perben állt egymással, és perre került sor 1380-ban a Nagy Szent Bernát-útvonal mentén elhelyezkedő Aosta és St Rhémy között is. Amikor Savoya grófja 1380-ban Aosta polgárainak monopoljogot adományozott az áruk Aostán át Ivreából St Rhémybe, a Nagy Szent Bernát-hágó déli oldalán a hágóhoz legközelebb fekvő városba való fuvarozására, St Rhémy és a szomszédos város, Etroubles lakosai azonnal vitatni kezdték az adomány jogosságát. Arra hivatkoztak, hogy nekik már ősidők óta





A szárazföldi és vízi szállítás a középkorban kiegészítette egymást, ahogy ez az 1500-ból fennmaradt párizsi rendelet is mutatja. A gabona és a bor hordókba rakva, a Szajnán szállítva jutott el Párizsba, miután a termelés helyéről szárazföldi útvonalon eljuttatták a folyóhoz (lásd 99–103. oldal). A bal oldali metszeten egy ló hordókat szállít a folyón várakozó hajókhoz, hogy azután Párizsba továbbítsák őket. Az 1460-as években Benozzo Gozzoli a három királyok utazásának megfestésekor a képen tevéket is elhelyezett, hogy egzotikusabbá tegye az Appennineken átkelő – egyébként valósághűen ábrázolt – öszvérkaravánt.

joguk van az Ivreából való szállításra. A hágón át való áruszállítás jogán a hágó északi oldalán fekvő legelső település, Bourg St Pierre polgáraival osztoztak. Azt is hangoztatták, hogy „mivel az aostaiaktól eltérően városuk földje terméketlen és a terep hegyes, ők nem rendelkeznek szőlőhegyekkel, rétekkel és mezőkkel, tehát megélhetésüket kizárólag a kereskedelem garantálja, így ha monopoljogukat korlátoznák, kénytelenek lennének kivándorolni". Érveikkel sikerült nyomást gyakorolniuk az uralkodóra. St Rhémy lakosai még kétszáz évvel később is monopoljoggal bírtak az Aostától a hágóig történő áruszállításra.

A 14. században a Franciaországot és Milánót összekötő Simplon-hágón a helyi fuvarozók több különböző csoportja tevékenykedett. A Rhône felső völgyében fekvő Sion fuvarosai egészen a 26 kilométerre található Loèche (Leuk) városáig szállítottak árukat. A loeche-iek pedig egészen Sionig fuvarozták az árucikkeket, az ellenkező irányban pedig a 28 kilométerre fekvő Brigig. Brig szállítói egyrészt Leukig, illetve a Simplon-hágón át a hegy déli oldalára, 32 kilométeres távolságra szállították a termékeket. A következő szakasz az onnan 32 kilométerre található Domodossoláig tartott. Az út ezen szakaszait *Longeria, Logeria,* illetve *Logaria* neveken emlegették. Leukban a Sionból és Brigből érkező fuvarosok az árukat egy városon kívüli közraktárba, vagyis *souste*-ba vitték. 1336-ban új *souste* épült, az áruikat szintén ezen az útvonalon szállító milánói kereskedők kérésére. Rávették a sioni püspököt, hogy biztonságos *souste*-okat építtessen az áruk védelmére, és rendeletekkel garantálja, hogy az egyházkerületi *vectuari*k nem veszik el árucikkeiket. Emellett elérték, hogy megengedték a kereskedőknek, hogy maguk válasszák meg, ki csomagolja ki és vissza az árukat – tehát ezt a feladatot ezután nem feltétlenül a völgyi és hegyi út találkozásánál fekvő Brig helyi *ligatora* végezte. A kereskedők beleszólhattak abba, hogy kit nevezzenek ki brigi főmázsálómesternek.

Az új *souste* esetében a hangsúly a biztonságon volt. Az alapoktól a tetőig teljesen kőből épült, és két erős kapuval látták el, melyeket reteszekkel és zárakkal biztosítottak. Távolabb állt a többi épülettől, és elég nagy volt ahhoz, hogy akár kétszáz bálányi gyapjút tároljanak benne. Az újonnan épült raktárt Leuk városa Milánó polgáraira bízta, akik bálánként 3 *oboles*-t (1,5 dénár) kasszíroztak

be az áruk raktározásáért – ez volt a *droit de souste*. A fuvarra váró leuki szállítóknak állandóan készenlétben kellett állniuk öszvérükkel vagy öszvéreikkel (általában egy vagy két öszvérrel dolgoztak). A közösség által kinevezett *paritor*-nak gondoskodnia kellett arról, hogy ha nem volt elég megrendelés mindenki számára, akkor a rakományt igazságosan osszák el, ne mindig ugyanazok a szállítók kapják a munkát. Az útvonal más szakaszain, illetve más alpokbeli utakon is hoztak hasonló rendelkezéseket *(per roatem, per partitam, zu Teil)*. Vogognában, a Simplon úton Domodossola felé eső következő településen is munkamegosztás figyelhető meg a *carratore*k között 1374-ben. A településhez kötött, kis távolságokra fuvarozó helyi szállítók tevékenységét a község életének irányítója felügyelte – legyen az akár a Rhône völgyének felső részén fekvő Sion püspöke vagy a firenzei Mercanzia. A fuvarosok egy-egy közös munka érdekében össze is foghattak erős vagy kevésbé erős társaságok formájában. Ilyen társaság volt a Párizsi Hajósok Társasága, illetve a Szent Gotthárd útvonalon tevékenykedő öszvérhajcsárok és révészek „Schiffer – und Saumer – genossenschaften" elnevezésű szervezete.

A távolsági szállítók

A kis távolságokra szállító helyi fuvarosok ellátták az alapvető szállítási feladatokat, melyek nagymértékben elősegítették a kereskedelem 13. századi fejlődését, mely a középkor további részében is folytatódott. Az árukat az egyik kiváltságokkal rendelkező településtől a következő hasonló városig szállító *(conducere merchanzias per ordinem)* fuvarosok mellett a 15. századtól egyre nőtt az árucikkeket hosszú távolságokra szállító fuvarosok száma is. Ezek a fuvarosok a Simplon-hágón át vezető úton Siontól egészen Domodossoláig vitték az árukat. A két város közötti távolság négy szakasznak felelt meg. Ugyanígy a Rajna-vidékről a Szent Gotthárd-hágón át Milánóba tartó útvonalon Flüelentől a Luzerni-tavon át egészen Bellinzonáig fuvarozták el a termékeket; a Nürnbergből és Augsburgból Milánóba futó úton pedig Chur-ből a Splügen-hágón át Chiavennáig szállították az árucikkeket.

A 15. század végén a távolsági szállítók tevékenysége mögött fuvarozási vállalkozók álltak, akik megszervezték a hosszú útszakaszokat átívelő áruszállítás lebonyolítását. A Szent Gotthárd-hágón át vezető útvonalon a vállalkozók közül a genovai Petrus Gambarus volt az egyik legjelentősebb, aki 1484 és 1510 között székhelyét Luzernbe tette át. Gambarus és Bázelben működő genovai társai az Itáliából a Rajna-vidékre tartó áruszállításokat bonyolították. Bár Gambarus volt a legaktívabb, nem ő volt az egyetlen luzerni szállítási vállalkozó. 1493 és 1520 között egy másik, „Genovai István" néven ismert vállalkozó Genf és Antwerpen között szervezett meg szárazföldi áruszállítási megrendeléseket.[26]

Nem Luzern volt az egyetlen város, ahol távolsági szállítók tevékenykedtek. A sókereskedelemmel kapcsolatban már említett (lásd 156–157. oldal) Salins-ban is sok távolsági fuvarozót találhatunk. A fuvarosok a helyi sót szekereken a burgund alföldön át északra, illetve öszvérháton a Jura-hegységen át délre szállították, a sótelepekre pedig hatalmas mennyiségű fát hoztak, egyszóval a salins-i szállítóknak nem okozott nagy nehézséget megszervezni mások áruinak fuvarozását a hegyeken át öszvérháton Itáliába, illetve szekereken Franciaország különböző területeire. Távolsági szállítók más városokban

is tevékenykedtek, többek között Aostában, ahol a Nagy Szent Bernát-hágóról érkező út ismét sík terepre ért, így innentől szekerek számára is járható volt, továbbá a Mont Cenis-hágótól Itáliába tartó út mentén Astiban és Chieriben, illetve a Frankfurttól délre fekvő Hessében. A 15. század végére az utóbbi helyen csoportosultak a legnagyobb számban a délnémet területekről Antwerpenbe irányuló áruszállítást bonyolító vállalkozók. A 13. és 14. századi útjavítások következtében a mai Franciaország nagy részében szekerek és kocsik számára is járhatóvá váltak az utak. Ezután csak a Jura-hegység, az Alpok és a Pireneusok maradtak olyan francia területek, ahol továbbra is a teherhordó állatokkal való áruszállítás dominált, ám a Francia-középhegységben is viszonylag gyakran inkább öszvérháton fuvarozták a termékeket (lásd gascogne-i térkép). A 15. század végén távolsági szállítók szállították az árukat a lyoni vásárokra, illetve a megvásárolt termékeket más területekre. E távolsági szállítók közül a kocsisok többnyire a Szajna menti Châtillonból, Bar-sur-Seine-ből, Troyes-ból és Nogent-ből, illetve a Loire-parti Roanne-ból származtak, az öszvérhajcsárok székhelye a Mont Cenis-hágó túlsó oldalán fekvő Susában és Torinóban volt, a hajósok többsége pedig chaloni, St-Jean-de-Losne-i, auxonne-i és grayi volt (az utóbbiak Saône-parti települések).

A kocsisok és a hajósok összedolgoztak. A roanne-i kocsisok a Loire hajósaihoz szállítottak árukat, illetve a hajósok által fuvarozott cikkeket vitték tovább szárazföldi útvonalakon. Ehhez hasonlóan a troyes-i és nogent-i kocsisok a szajnai hajósokkal álltak szoros kapcsolatban, a Burgundia útjain tevékenykedő szárazföldi fuvarosok pedig a Saône hajósaival.

Míg Franciaország nagy részében az utak szekerek számára is járhatók voltak, és ennek következtében nagy távolságokat meg lehetett tenni ugyanazon a szállítóeszközön, Észak-Itáliában a terep változatossága miatt az árukat gyakran kellett átpakolni kocsikról teherhordó állatokra, és fordítva. A 14. században a nemrégiben lecsapolt völgyekben és mezőkön futó útvonalakon felváltva utazhattak kaviccsal beszórt és kikövezett utakon – az előbbieken málhás állatok, az utóbbiakon kocsik szállították az árucikkeket.

Rakományok, sebesség és a szállítás költségei

Egy málhás ló körülbelül 195 kilogrammnyi textíliákból, bőrökből és selymekből álló rakományt bírt el. Egy két-három ló által húzott kétkerekű *charette* három-négyszer ennyi terhet tudott szállítani, míg egy négykerekű, hat ló által húzott fogat, vagyis egy *currus sive car* 1300–1500 kilogrammnyi rakományt bírt el. Ez azt jelenti, hogy az 1299-ben Porto Pisanóba szállított körülbelül 1130 kilogramm tömegű kikötőlánc – bár igen nagy rakomány volt – szállítása nem volt megoldhatatlan probléma (lásd 183. oldal). A mozgatható első tengely megjelenésével még tovább fejlődtek a középkori kerekes járművek. Franciaországban a nagy távolságokat megtevő kocsik húzására csak a délnyugati területeken használtak ökröket. A rövid távolságokra szállított gabona, bor és építőanyagok fuvarozására elsősorban könnyű, kétkerekes kocsikat használtak. A nehéz, négykerekes kocsik igen nagy teherbírásúak voltak: három-négy hordónyi (összesen körülbelül 365 liter) burgundi bort, 13–16 – egyenként nagyjából 100 kilogrammos – salins-i sótömböt, 50–100 tekercs gyapjúanyagot vagy akár másfél tonna kifejtett követ is elhúztak. Amikor az

utak minősége javulni kezdett, a távolsági kereskedelem előnyben részesítette a négykerekű kocsikat a kétkerekűekkel szemben. A kocsikat vaskeretes kerékkel és vastengellyel látták el, mely – a lovakkal és a lószerszámmal együtt – hatalmas befektetést jelentett a fuvarosoknak. Akárcsak ma, a sikeres szállítási vállalkozásokhoz hatalmas mennyiségű tőkére volt szükség.

Ahol az utak elég jó állapotban voltak ahhoz, hogy a négykerekű szekerek is közlekedhessenek rajtuk, ott általában speciális, személyszállításra kialakított kocsik is elkezdtek közlekedni. A nők, a gyermekek, az idősek és a betegek egyre gyakrabban vették igénybe ezeket az újfajta kocsikat az addig használt, egy személy szállítására alkalmas, lovak közé rögzített fedett hordszékek helyett. A képeken ezeket a kezdetleges hintókat gyakran hatalmas, többszemélyes hordszékként ábrázolták, mely a szekerek vázáról lógott le. Általában ilyeneket használtak a kereskedők is. Természetesen léteztek fényűzőbb kocsik is. Az 1330-as években III. Edward angol király 1000 fontot, vagyis egy 1600 ökröt számláló csorda árát költötte el egy kárpitozott és párnázott hintóra, melyet nővére, Eleanor számára rendelt meg. Európa egyes részein gyakran utaztak kocsin, ám az ülés állandó hintázása néhány utasnak rengeteg kellemetlenséget okozott. 1438-ban a Brabanton átkelő Pedro Tafur 's-Hertogenbosch és Mechelen között a következőket figyelte meg:

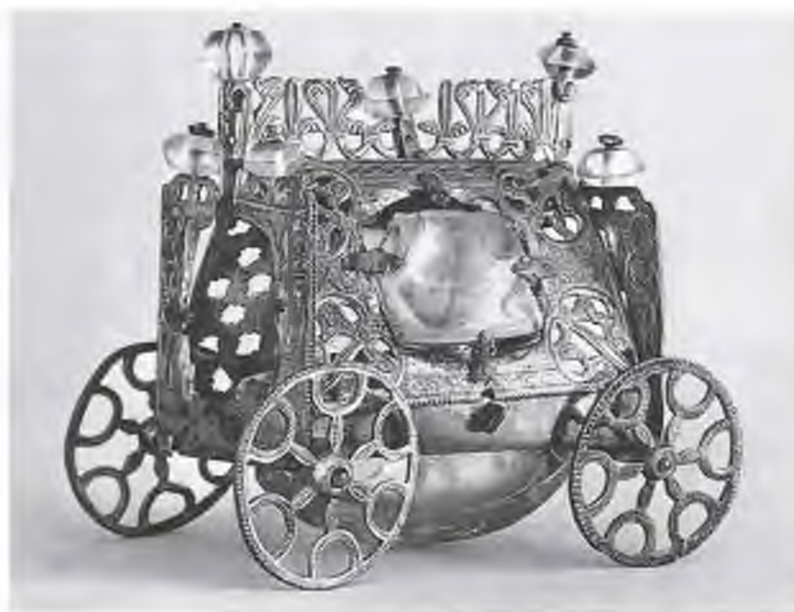
> Az itteni emberek gyakran utaznak kocsin, ám én nem bírtam elviselni az utazás e formáját – ennél még a hajózás is sokkal kellemesebb. Én továbbra is lóháton utaztam, míg kíséretem kocsin követett.[27]

A 16. században a Kasztíliát fedett kocsin beutazó Szent Teréz és a kíséretében levő apácák is panaszkodtak a felfüggesztés okozta kényelmetlenségek miatt.

Egy nap alatt az utazók és fuvarosok átlagosan 30–40 kilométert tudtak megtenni. A Simplon-hágón áthaladó útvonalon kicsit több mint 30 kilométeres távolságokra voltak egymástól az állomások. A Maggiore-tó partján fekvő Mergozzótól az Ossolo-völgyön át 30 kilométert kell megtenni Domodossoláig, ahonnan Simplon városa 32 kilométerre fekszik. A következő állomás a hágó túloldalán, a Rhône völgyében fekvő Brig volt, ahova újabb 32 kilométer megtétele után érhetett el az utazó. Az útvonal további részen észak felé Salins és Párizs között a nehéz négykerekű kocsik szintén 30–40 kilométert haladtak előre naponta, míg a könnyebb kétkerekű járművek – melyeket többnyire rövidebb utazások során vettek igénybe – 30 kilométernél nem tudtak nagyobb távolságot megtenni egy nap alatt. A Párizs és Salins közötti viszonylag könnyű terepen bizonyos árucikkeket nem kocsin, hanem lovon szállítottak. A lovak naponta akár 40 kilométert is meg tudtak tenni, ha rakományuk nem volt túlságosan nehéz. 1412 januárjában egy négyfős társaság hat lóval hat nap alatt tette meg a Dijonból Párizsba vezető utat, tehát átlagosan 50 kilométert utaztak egy nap alatt. Mivel pénzt szállítottak, sietségük nem meglepő. Ez a sebesség már-már a futárokéval vetekedett (lásd 27–28. oldal). Az átlagos utazók körülbelül ugyanakkora távolságokat tudtak megtenni, mint a kereskedelmi fuvarozók. 1254-ben Eudes Rigaud érsek és kísérete Párizs és Dijon között átlagosan napi 33 kilométert haladt előre. A gyakorlatban a megtett napi távolság 20 és 45 kilométer között ingadozott, ám az érsek nem sietett, és rengeteg

barátját és ismerősét látogatta meg az út során. Érdekes megfigyelni, hogy annak ellenére, hogy az érsek az átlagosnál sokkal előkelőbb házaknál szállt meg, állomáshelyei tulajdonképpen megegyeznek a másfél évszázaddal később, egyszerű utazók számára készített *Itinéraire de Bruges* által javasolt állomáshelyekkel. A Párizs és Dijon között húzódó úton az állomások 11–14, 22–27, illetve 33–35 kilométerre feküdtek egymástól, ami egy négykerekű kocsi számára egyharmad, kétharmad vagy egy teljes napi útnak felelt meg.

A közlekedés nem volt olcsó. Csupán a legértékesebb árucikkek esetében volt kifizetődő a szárazföldi szállítás. Sapori professzor arról számolt be, hogy amikor a del Bene vállalat 1319-ben a troyes-i vásáron finom francia textíliákat vásárolt, melyeket utána Firenzébe szállíttatott, a szállítás, csomagolás, vámok és biztosítás összege a kezdeti költségek 16 (egy esetben 20) százalékát tette ki.[28] A 13. század elején a champagne-i vásárok és Itália között az áruszállítást leggyakrabban teherhordó állatok segítségével bonyolították le. Az útjavítások lehetővé tették, hogy négykerekű kocsik is járhassanak a francia utak nagy részén, amitől a szállítás olcsóbb lett. A Dijon és Párizs közötti alkalmankénti lovas utazásokra vonatkozólag Dubois professzor kiszámolta, hogy a pénzügyileg viszonylag stabil korszaknak számító 1390-es és 1440-es években tonnánként kilométerenként 4 shilling 6 penny és 6 shilling 1 penny között mozgott a szállítás költsége. Ugyanekkor a négykerekű járműveken szállított árukért tonnánként kilométerenként 9 penny és 1 shilling 8 penny közötti összeget kellett fizetni. A kocsin való szállítás tehát egyértelműen előnyösebb volt a teherhordó állatoknál: sokkal olcsóbb volt, sokkal nagyobb mennyiségű árut lehetett így szállítani, a sebessége pedig alig maradt el a málhás állatokétól. A kocsihasználatnak azonban volt egy fontos feltétele – a megfelelő utak kiépülése. Franciaországban a hídépítésekkel meginduló útforradalom, melynek köszönhetően az addig csak teherhordó állatok számára járható francia utak nagy részén négykerekű kocsik is közlekedhettek, a 14. században ért véget.[29]



Egy ereklye fontosságát mi sem mutatja jobban a 13. században, mint hogy aranyból készült, kristályokkal díszített ereklyetartót készítenek a tárolására. Az itt látható ereklyetartó négykerekes kocsit formáz, amely abban a korban a legrangosabb személyek új keletű, ám hihetetlenül drága szállítóeszközének számított. E tárgy az orléans-i St-Aignan-templomban található. A Párizs és Orléans közötti út ebben az időben vált a királyi család kezdetleges kocsijai számára is járhatóvá.

Azokon a területeken, ahol hajózható folyók futottak, a szárazföldi szállításnál sokkal olcsóbb volt a vízi. Dubois professzor a Saône-on és a Rhône-on Chalonból Avignonba szállított bor és gabona, illetve a Yonne-on és a Szajnán Cravantból Párizsba szállított bor fuvarozását illetően több 14. század végi pénzügyi adatot gyűjtött össze. A tonnánkénti és kilométerenkénti szállítási összeg kikalkulálásával arra a következtetésre jutott, hogy a folyami hajósok ugyanazon áru fuvarozásáért hetedannyi pénzt kértek, mint az áruszállítást a folyóparton haladó utakon lebonyolító vállalkozók. Angliában fennmaradtak a királyi udvar részére 1296 és 1352 között szállított áruk fuvarozási árai. Ezek alapján elmondhatjuk, hogy az angol szárazföldi szállítók bérei alacsonyabbak voltak francia kollégáikénál, míg a kisebb folyókon kevesebb árut mozgató angol dereglyések kétszer olyan magas árakkal dolgoztak, mint a francia folyami fuvarosok. Bár kisebb mértékben, mint Franciaországban, a vízi szállítás olcsóbb volta miatt Angliában is – ahol csak lehetett – előnyben részesítették a hajókon való fuvarozást a szárazföldi szállítással szemben. Angliában a kocsiknál és a csónakoknál is kifizetődőbb volt, ha az árut a part mentén közlekedő nagy csónakokkal szállították. A vízi és szárazföldi utak kombinálása sokkal előnyösebb volt, mintha az árukat kizárólag szárazföldi útvonalon szállították volna, így olykor megérte a rövidebb szárazföldi szakasz helyett hosszabb utat választani, hogy az utazás minél nagyobb szakaszán kihasználhassák a folyók nyújtotta lehetőségeket.[30]

A folyami áruszállítás olcsóbb volta miatt nem meglepő, hogy a szárazföldi útjavítások mellett a vízi utakat is fejlesztették. Ezek a munkálatok behozták a rájuk fordított összegeket. A gyapjútermékeket gyártó brabanti Zoutleeuw városa annak köszönhette felvirágzását, hogy a 12. század végén épült, a flandriai Bruges-t és a Rajna-vidéki Kölnt összekötő főútvonal mellett feküdt. A 13. században a település helyzetének további javítása érdekében fejlesztésekbe fogott: az itt futó kis Gete folyót hajózhatóvá tette, hogy az átmenő forgalom vízi úton egészen Antwerpenig, vagyis a tengerig elérhessen.

Még nagyobb munkálatokba kezdtek St Omer, Ypres és Bruges lakosai, amikor eldöntötték, hogy csónakokkal is járható csatornákat alakítanak ki, melyek összekötnék őket Gravelines, Nieuwpoort és Damme új tengerparti városokkal.

A megépülő csatornák közül a Gravelines–St Omer-csatorna volt a legnagyobb, melyen akár hatszáz tonnás tengerjáró hajók is közlekedhettek. Hogy mekkora volt a csatornák forgalma, azt az 1296–97-es tél 122 napjára vonatkozó fennmaradt feljegyzésekből rekonstruálhatjuk, melyek szerint összesen 3250 csónak és 87 nagyobb hajó fizetett vámot, mikor Nieuwpoortból Ypres-be érkezett. Még ennél is nagyobb volt a Lieve-csatorna, melyet 1259-ben építtettek Gent lakosai, hogy összekapcsolja a várost a damme-i Zwinnel, és ezáltal a növekvő bruges-i felvevőpiaccal. A csatornáknak még inkább, mint a szárazföldi utaknak, állandó fenntartási munkálatokra – elsősorban a meder kotrására és a gátak rendben tartására – volt szüksége, melyek igen költségesek voltak. A költségek messze felülmúlták az útdíjakból származó jövedelem összegét, így még Gentre és Bruges-re is állandó nyomásként nehezedett a csatornák fenntartásának feladata.[31] Az összes flamand csatornánál nagyobb volt a Lübecket az Elbával összekötő csatorna, melynek kialakítása nyolc évet vett igénybe. 1398-ban érkeztek hajók első ízben Lübeckbe a csatornán, és a lakosság kitörő örömmel fogadta őket.



A dél-németalföldi ispotályokban szerzett tapasztalataiból kiindulva a miniaturista néhány utazót ábrázolt, akik épp megérkeznek egy ilyen szálláshelyre. A cégér egyértelművé teszi, hogy ispotályról van szó. A két sokágyas szoba szolgált helyszínül a Jó Fülöp udvarában elhangzott, Cent Nouvelles Nouvelles *című kötetben összegyűjtött történetek egyike számára. Az itt látható kép a 15. században készült illusztráció a könyv angol kiadásához. A nők mellé az ágyakba épp befekvő meztelen férfiak nem a férjek, ők békésen alszanak a szomszéd szobában. Gyakori volt, hogy az ispotályokban többszemélyes ágyakban helyezték el a vendégeket, akik behúzhatták az ágyfüggönyöket, melyek a képen széthúzva láthatók, illetve csak jelzésszerűen ábrázolták őket, hogy a történet szereplői jobban látszódjanak.*

A nagy tömegben szállított árucikkek esetén még a viszonylag olcsónak számító folyami szállítás is jelentős többletköltséget jelentett. 1284-ben egy *staió*nyi só érkezett Pisába, mely 3 líra 10 soldót ért. A Signába vezető hatnapos hajóút az Arnón, illetve onnan a Firenzébe való szárazföldi továbbszállítás további egy lírába került, tehát 28%-kal megnövelte a költségeket. Ha a sót és a gabonát végig szárazföldi úton szállították volna, ezek az árucikkek a lakosság túlnyomó többsége számára megfizethetetlenek lettek volna. A kereskedők számára világos volt, mely árukat milyen módon érte meg leginkább szállítani. A kiváló minőségű itáliai és kasztíliai fehér szappan volt azon termékek legolcsóbbika, melyeket a 14. század végén még megérte átszállítani az Alpokon Velencéből Nürnbergbe.[32]

Fogadók

A gyakori átszállások, az útdíjak begyűjtése, a hidak karbantartása és a folyószabályozás szervezettséget igényelt. Ahol távolsági szállítók tevékenykedtek, ott ők gondoskodtak minderről az őket megbízó kereskedők helyett, ám leggyakrabban mégis a fogadósok voltak azok, akik a szervezés oroszlánrészét magukra vállalták, továbbá raktározták az árukat az egyes csomópontokon.

Salins-ban – akárcsak Brigben és Libourne-ban (lásd fent) – a fogadók száma és jelentősége a megváltozott áruszállítási rendszerhez kötődött, hiszen ezeken a helyeken a szárazföldi út vízi útvonallal találkozott, a fogadók lehetőséget nyújtottak az áruk ki-, illetve átcsomagolására.

Az Európa vízi és szárazföldi útjain folyó áruszállítás terén a fogadók legalább olyan fontos szerepet töltöttek be, mint a fuvarosok, akikkel szoros kapcsolatban is álltak. A fogadósok életbevágóan fontos elemei voltak annak a rendszernek, amelyet az áruikat szállíttató kereskedők építettek ki. Pegolotti

feljegyzései is bebizonyították ezt, a gyapjú Angliából Franciaországba történő szállítása költségeinek ismertetésével. A vonatkozó adatokat egy későbbi füzetbejegyzés tartalmazza, mely feltehetőleg 1336-ból származik. A gyapjút a Bardi-vállalat londoni részlege küldte egy ismert fogadóshoz a Dordogne partján fekvő franciaországi Libourne-ba visszatérő gascogne-i borszállító hajókon. A gyapjút hatalmas, kocsi méretű zsákokba pakolták, melyek mindegyikében akár 200 birka gyapja is elfért. A rakományt Londontól Libourne-ig egy „pásztor" kísérte, majd átadta a fogadósnak. Miután az árut a hajókról a fogadóba hordták, a fogadós lemérette, majd a bálákat egymásra halmozva vállalta a tárolást. A hatalmas zsákokból két-két csomagot csinált, melyeket már a teherhordó állatok is elbírtak. A csomagkötözéshez használt kötél beszerzéséről is ő gondoskodott. Ezután felbérelt egy fuvarost, hogy a rakományt egy montpellier-i fogadóba szállítsa. Az árukat a montpellier-i fogadós átvette, és felfogadott egy helyi szállítót, aki egy Aigues Mortes-i fogadóba továbbította őket. Az Aigues Mortes-i fogadós egészen addig magánál tartotta az árut, míg a városból nem indult egy gálya a toscanai Porto Pisanóba. Akkor a fogadós hordárokat és csónakokat bérelt, hogy ezek segítségével a gályára juttassa az árut.[33] A Bardi-vállalat csupán a fogadósokkal állt kapcsolatban, nekik fizetett a tárolásért és az egyéb szolgáltatásokért, és természetesen megtérítette a járulékos költségeket.



A fogadók nem csupán szállást adtak az utazók és állataik számára, hanem ételt és italt is. Az itt látható 15. századi kártyalap egy délnémet fogadóban dolgozó pincért ábrázol, amint éppen egy boroskancsót visz ki a vendégek asztalához.

A fogadók sokkal többet nyújtottak, mint szállást és ételt az emberek, illetve istállót a lovak számára. Zárt közraktárakat *(soustes)* ekkoriban csupán néhány településen találhatunk, így a városok többségében az áruk éjszakai raktározását a fogadók biztosították. Ahogy Pegolotti leírásában is láthattuk, Libourne-ben, Aigues Mortes-ban és a többi olyan városban, ahol szárazföldi és vízi utak találkoztak össze (például Salins-ban vagy Signában – lásd 156–157. és 195. oldal), nem csupán egy-egy éjszakára raktározták a termékeket, hanem egészen addig, amíg nem álltak rendelkezésre a továbbszállításukhoz szükséges hajók, csónakok, kocsik vagy málhás állatok. A további utazás előtt a fogadósok átcsomagoltatták az árukat, és tárgyaltak az útdíjat beszedő tisztviselőkkel, a mázsálókkal, a fuvarosokkal és a hajósokkal, gondoskodva a szükséges összegek kifizetéséről.

Egy fogadó üzemeltetéséhez megfelelő mennyiségű tőke szükségeltetett: a fogadósok a vállalkozás beindításakor is tehetős emberek voltak, és idővel még nagyobb vagyonra tettek szert. A francia fogadósok között akadtak egyházi személyek, írnokok, nemesek, sőt sikeres kereskedelmi vállalkozók is.[34] Bruges-ben a fogadósok a leggazdagabb patríciuscsaládok tagjai közül kerültek ki, például a tőzsdének is nevet adó van de Buerze-famíliából. A fogadók mérete igen változó volt, némelyik nem tudta mindazon szolgáltatásokat nyújtani, amelyekre a kereskedőknek szükségük lett volna.

A különböző ügyfelek különböző bánásmódban részesültek, és a társadalmi rangnak megfelelően az igénybe vehető szállás minősége is igen eltérő volt. A 15. századi burgund *Cent Nouvelles Nouvelles* egyik pikáns története szerint még a nemeseknek sem mindig jutott saját szoba, csak egy-egy saját ágy. A nők magánéleti szférájának biztosítása végett a férfiak és a nők többnyire külön szobákban aludtak, és egyes ágyakon behúzható függönyök is voltak. Az egyszerű utazóknak ismeretlenekkel kellett megosztaniuk fekhelyüket. 1385-ben egy arezzói fogadóban, mely összesen négy ággyal és egy matraccal rendelkezett, 19 nap alatt 180

vendég fordult meg. A legforgalmasabb éjszakán a négy ágyon összesen tizenöt utazó aludt. Nem meglepő, hogy a fekhelyeken nyüzsögtek az élősködő rovarok. Nürnbergi Paumgartner azt írta az itáliai fogadókról, hogy minden ágy tele van bogarakkal: *„alle bett voller wantzen seind"*. Tulajdonképpen a középkori fogadók ugyanolyan sokfélék és különbözőek voltak, mint a mai szállodák.

Egyes területeken egymáshoz közel viszonylag sok fogadó működött. Természetesen számtalan fogadó üzemelt azokon a településeken, ahova sok kereskedő és kereskedelmi ügynök járt. Ezeken a helyeken még annál is több fogadót találhatunk, mint a különböző típusú utak (szárazföldi, vízi) találkozásánál. A legforgalmasabb települések közé tartoztak az egyes országok „fővárosai", a „nemzetközi" vásár- és kereskedővárosok és a helyi fogyasztási központok. Egy túlzó 15. század eleji becslés szerint Párizsban nem kevesebb mint 4000 fogadó működött, akárcsak Londonban, illetve a század későbbi felében – amikor a Loire völgye vált a francia királyi székhellyé – Tours-ban. A champagne-i vásárok virágkorában az itteni vásárvárosokban is rengeteg fogadó üzemelt, melyek közül néhány még ma is áll, és a Champagne helyét átvevő vásártartó településeken (Antwerpenben, Bergen-op-Zoomban, Frankfurtban, Chalonban, Genfben és Lyonban) ugyancsak kiemelkedő számban találhatunk fogadókat. Ha a vásárvárosban nem volt állandó az áruforgalom, a kereskedők és ügynökeik többnyire kénytelenek voltak fogadókban megszállni, vagy rosszabb esetben a város határán kívül felvert sátrakban éjszakázni, ahogy ez a 13. századi Troyes-ban is történt. Ha a városi áruforgalom folyamatos volt, sok kereskedő igyekezett saját házra szert tenni az adott településen. Tommaso Portinari például kibérelte a hatalmas bruges-i Bladelin házat, mely a Medici-vállalat helyi részlegéhez tartozó irodának, raktárnak és ideiglenes szállásnak egyaránt otthon adott. Ez azonban különlegesnek számított, ugyanis Bruges-ben a kereskedők általában fogadókban szálltak meg.

A Tournai-ban műhelyt vezető Robert Campin 1430 körül készült, ma Dijonban található „A pásztorok imádása" című képének hátterében helyezte el az itt látható fogadót egy domboldalon. Az ilyen és ehhez hasonló kis útmenti fogadók igen gyakoriak voltak egész Nyugat-Európában. A fogadókhoz istálló tartozott (jobbra), továbbá egy kocsma (balra) és egy nagy hálószoba (emelet), melyben több ágyat is elhelyeztek. A hálószobát a fogadós és családja megosztotta a vendégekkel.



A 14. századi Bruges-ben a fogadósoktól elvárták, hogy vendégeikkel betartassák a helyi szabályokat. Üzletkötőként bemutatták egymásnak az eladókat és a vevőket, emellett a fogadóban megszálló külföldieket más külföldi vendégekkel, továbbá helyi lakosokkal ismertették össze. Bruges-ben a fogadósoknak szabad városi polgároknak *(poorters)* kellett lenniük, tehát céhtagok is voltak egyben. A fogadósok közös céhbe tömörültek az üzletkötőkkel *(hostel-liers en makelaars)*.

A bruges-i fogadósok egyik legfontosabb összekötői feladata a távoli vidékekről érkező kereskedők bekapcsolása volt a helyi pénzváltó bankárok világába.[35] James Murray professzor nemrégiben világított rá arra a tényre, miszerint a bankárok és a fogadósok összedolgoztak. A fogadósok számláit természetesen a helyi bankárok vezették. Egy bruges-i bankár, Colard de Marke 1366 áprilisa és 1369 decembere között készült feljegyzései szerint hatvankilenc bruges-i, és számos más városban élő fogadós rendelkezett nála folyószámlával. Colard de Marke csupán egyike volt a város 15 bejegyzett bankárának, és ráadásul nem is ő volt a legismertebb közülük. Ezért „cserébe" a bankárok nagymértékben segítették a fogadók üzemeltetéséhez szükséges pénz előteremtését. Colard de Marke két vagy három fogadós ügyfelének üzletébe is jelentős összeget fektetett be. A tizenöt városi pénzváltó közül hárman maguk is üzemeltettek fogadókat. A fogadósok és a bankárok tevékenységeinek szoros összefonódása tette lehetővé, hogy a fogadósok kezességet vállaljanak vendégeikért, pénzt váltsanak nekik, letéteket fogadjanak el tőlük, illetve elintézzék, hogy átutalással is fizethessenek. Az átutalásra bármelyik bank ügyfele számára lehetőség volt, hiszen a városi bankok számlákat vezettek egymásnál. Colard de Marke és egy másik helyi bankár, Willem Ruweel 1367 októbere és 1368 októbere között 152 alkalommal, tehát tulajdonképpen minden második munkanapon utaltak át kisebb-nagyobb összegeket egymás számláira. Egyes bruges-i bankárok más németalföldi bankárokkal is kapcsolatban álltak, és kölcsönösen számlát vezettek egymás bankjában. Colard de Marke-nak például Gentben, Antwerpenben, Tournai-ban, Douai-ban, Valenciennes-ben és Mons-ban is volt folyószámlája. Váltók formájában Londonba és Párizsba is küldött pénzt. A fogadókból a bankokba, illetve vissza, gyakran szállítottak különféle érméket, hogy az ügyfelek számára mindig rendelkezésre álljon olyan pénz, amellyel épp fizetni akarnak. A fogadósok nem tudtak volna olyan sokféle érmét biztosítani, mint a bankárok. Amikor a jelentős mennyiségű nyers nemesfémet szállító német kereskedőknek be kellett szolgáltatni árujukat a flamand pénzverdének, az ügyletet a fogadósokon keresztül bonyolították le, akik bankárjaik közvetítésével juttatták el a nemesfémet a verdébe. Colard de Marke a hozzá érkező nemesfémet egy genti fogadós közvetítésével továbbította az ottani pénzverdébe.

A bruges-i fogadósok közül többen adott nemzetiségű vendégek elszállásolására szakosodtak, és számos törzsvendéggel is rendelkeztek. Colard de Marke egyik ügyfele, Jakop van le Fine elsősorban spanyol és portugál kereskedőknek adott szállást. A 14. század közepén a flamand diákoknak francia nyelvet tanító bruges-i iskolai tanár megtanította a tanulóknak, hogy Oliver, a fogadós hogyan szakosodott a Hanza-kereskedők ellátására, elzárkózva a lombardok, genovaiak, firenzeiek és luccaiak befogadásától. A londoni gyapjúexportőr Cely-família a

15. században mindig ugyanazokban a fogadókban szállt meg, amikor a családtagoknak Calais-ben és Bruges-ben akadt dolga.

A kereskedők által leggyakrabban látogatott városokban a fogadók gyakran egymáshoz igen közel működtek. Wolff professzor a 15. század közepén Toulouse-ban működő fogadók közül körülbelül hetvennek térképezte fel az elhelyezkedését. A város ekkor Languedoc adminisztrációs központja volt, tehát Franciaország délnyugati területének legnagyobb kereskedelmi csomópontjának számított. A lakosok száma a pestishullámok pusztításai ellenére is 25 ezer fő volt. A 70 fogadóból 50 négy helyen, vagyis a Garonne felett átívelő két híd végeinél összpontosult. Montpellier-ben a fogadók három helyen (a két fő kapu közelében), Aix-ban pedig két helyen (a Marseille felé eső kapunál) koncentrálódtak.[36] Sienában a Camollia területén feküdt a legtöbb fogadó, hiszen a francia területekről érkező út itt lépett be az északi városkapun. Avignonban a híres Rhône-hídra vezető, falon belüli út mentén két helyen koncentrálódtak a fogadók.

A legtöbb helyen a különböző szolgáltatásokat is a fogadók közelében tudták igénybe venni az utazók. Forrásaink szerint például Avignonban az egyik törökfürdő ugyanúgy a híd melletti utcában feküdt, mint a fogadók többsége. Lille-ben a vöröslámpás negyed igen közel esett az egymás mellett üzemelő fogadók egyik csoportjához. Southwark London azon városrésze volt, amely a városközpontba vezető Temze-híd déli oldalán terült el, ahol a Canterburyből, Sandwichből és a La Manche csatornától (vagyis a kontinensről) érkező út belépett a városba. Itt a fogadók, a fürdők és a bordélyházak egyaránt egy helyre koncentrálódtak, mégpedig Winchester püspöke palotájának környékére.[37] Nem csupán az egyes útvonalak végénél, illetve a szárazföldi és vízi utak találkozásánál üzemeltek fogadók, hanem a kereskedők által áruszállításra használt fontos útvonalak mentén végig. Az egy napnál hosszabb utazások alkalmával a kereskedőknek szállásra volt szükségük. Firenze vidéki területein a várostól egy napos útra levő kisebb településeken a 14. század közepére kialakult a fogadók gyűrűje. Fogadó üzemelt többek között az Appennineken át Bolognába vezető út mentén fekvő Scarperiában, illetve az Arno völgyében Arezzóba vezető útvonal mellett található Figlinében. Akadt azonban két város, melyek kevesebb mint egy nap alatt elérhetőek voltak Firenzéből, ám mégis viszonylag sok fogadóval büszkélkedhettek. Az egyik ilyen település Signa volt, ahol a folyami hajók kikötöttek, a másik pedig a Sienába és Rómába vezető déli út mentén elterülő San Casciano, ahol a városból érkező kövezett út véget ért, és az árukat a kocsikról teherhordó állatokra kellett átrakodni. Természetes volt, hogy e két városban különösen nagy szükség van raktárral is rendelkező fogadókra.

A nap végén az utazóknak mindenképpen szállás után kellett nézniük, ám napközben mind az utazók, mind állataik előbb-utóbb megéheztek és megszomjaztak. Az *Itinéraire de Bruges* által javasolt 14. század végi útvonalon az állomáshelyek nagyjából harmadnapnyi utazásra, vagyis 11–14 kilométerre fekszenek egymástól. Ez a távolság Európa sűrűn lakott területein tulajdonképpen megegyezett a vásárvárosok egymástól való távolságával, ám a gyéren lakott vidékeken az utazók ellátására a főbb útvonalak (például az Apulián át Bari és Brindisi kikötővárosokba vezető út) mentén kicsi települések jöttek létre, melyek szinte kizárólag fogadókból álltak. Ezek bevétele az utazók elszállásolá-

sából és étkeztetéséből származott. A Simplon-hágóhoz vezető útvonalon is több – étkezési lehetőséget is biztosító – állomáshely volt, melyek többsége *souste*-tal, vagyis közraktárral is rendelkezett, melyet a 197. oldalon már említettünk. Az Alpokon átkelő, Velencébe tartó utazók számára íródott 15. századi jótanácsok megjegyzik, hogy a Brenner-hágón át vezető útvonalon a fogadók *viel gudt herbergen*. Egy 1492-ből, Velencéből származó tanács megemlítette azokat a fogadókat, amelyekben érdemes volt megszállni. Ezek között találjuk a tágas Krone fogadót, mely a hágó alatti kis faluban, Sterzingben üzemelt.[38]

Sterzing városa az átmenő forgalomból élt. Sok hozzá hasonló város létezett az egyes hágók közelében, többek között Les Clées és Pontarlier a Jougne-hágónál, illetve St Rhemy és Bourg St Pierre a Nagy Szent Bernát-hágónál.

St Rhemy és Bourg St Pierre fogadósai nemcsak az utazókat a hegyeken kalauzoló *marrionier*-ket segítettek felbérelni, hanem számos öszvért tartottak istállóikban, hogy rossz idő esetén az utazók – bérleti díj megfizetése után – rajtuk ülve vágjanak át a hegyen, a kemény hegyi terephez kevésbé szokott lovaikat kantáron vezetve. Mindezt egy olyan utazó leírásából tudjuk, aki 1486 februárjának végén borzalmas időjárási viszonyok közepette kelt át a hágón.

Ispotályok

A hágók közvetlen közelében fogadók helyett többnyire jótékony céllal létesített ispotályok álltak, melyekben a kereskedők és a fuvarosok csak rossz időjárási viszonyok esetén szálltak meg.

Az ispotályok természetesen jótékony céllal jöttek létre, és elsősorban a szegény utazókat és a zarándokokat szállásolták el itt, ám befogadták azokat is, akikre útjuk során ráesteledett. Néhány ispotály betegápolással foglalkozott, így a kifejezés az utazóknak szállást nyújtó intézményekre és a kórházakra egyaránt használatos.

A Compostelába tartó zarándokok számára 1139-ben íródott útikönyv szerzője a következőket írja: „Ahol szükséges volt, ispotályokat állítottak fel; ezek szent helyek, az Úr házai, melyek biztonságot nyújtanak a zarándokoknak. Itt megpihenhetnek a szegények, a betegek pedig vigaszt találnak..." Az útikönyv három 12. századi ispotályról írt részletesen. „A szegények támogatására az Úr három oszlopot emelt e világon": a Compostelába vezető úton,





Roncesvalles városának kanonokjai a 14. században kaptak engedélyt VII. Sancho navarrai királytól, hogy a Santiago de Compostelába vezető út mentén, az Ibañeta-hágó déli oldalán tágas ispotályt (balra) létesítsenek a zarándokok (jobbra) számára. A relief Pistoia székesegyházán látható, melynek püspöke megszerezte Szent Jakab földi maradványainak egy részét.



Nem sokkal azután, hogy a Szent Gotthárd-hágó az 1220-as években megnyílt a Milánóból a Rajna-vidékre irányuló forgalom számára (lásd 187–188. oldal), a hegycsúcs közelében ispotály létesült. Az itt látható kép 1800 körül készült. Megfigyelhetjük, hogy az áruszállítás még ekkor is öszvérek segítségével bonyolódott, hiszen a hágó kocsik és szekerek számára nem volt járható.

a Somport-hágónál levő Szent Krisztina, a Rómába és Jeruzsálembe vezető út mellett fekvő Szent Bernát és a jeruzsálemi Szent János ispotályokat.[39]

Vajon a könyv szerzője nem túlozta el egy kicsit a zarándokút jelentőségét azáltal, hogy a másik két ispotállyal együtt említi a Somport-hágónál találhatót? A Pireneusokon átvágó Somport-hágó akkor volt igazán fontos, amikor a fiatal Aragóniai Királyságnak az út mellett, az Aragón-folyó mellett fekvő Jaca volt kezdetleges fővárosa. Ahogy Aragónia kiterjedése nőtt, megszerezte Barcelonát és Katalóniát, így Jaca – és vele együtt a Somport-hágó – szép lassan elvesztette jelentőségét. A hágót az *Itinéraire de Bruges* meg sem említi, hiszen addigra a Compostelába vezető legfőbb útvonal Roncesvalles-nél vágott át a Pireneusokon. Itt szintén működött egy ispotály.

Végigmenni a Szent Jakab compostelai sírhelyéhez, az apostolok római síremlékéhez, vagy a Jeruzsálem, illetve a Sínai-hegy szent helyeihez vezető zarándokúton meglehetősen költséges vállalkozásnak számított.[40] Léteztek természetesen kevésbé jelentős síremlékek szerte a keresztény világban, melyek szintén jelentős mennyiségű zarándokot vonzottak. Ezek közé tartozott például Thomas Becket angliai, canterburyi sírja, a hainault-i Halban található Miasszonyunk-síremlék, a Három Királyok kölni emlékhelye, Mária

Magdolna feltételezett vézelayi és Lázár autuni sírja (utóbbi kettő Burgundia területén), illetve a Regnóban fekvő Bariban található, Szent Miklósnak tulajdonított sírhely. Ezeket a zarándokhelyeket többnyire a közelben élők látogatták, így az utazás általában kevésbé volt költséges. Mindazonáltal az *Itinéraire de Bruges*-ben nem csupán a kereskedelmi útvonalak, illetve a Composteléba, Rómába és Jeruzsálembe tartó legismertebb zarándokutak vannak feltüntetve, hanem többek között a lorraine-i Varangeville-be (Szent Miklós-emlékhely), a Francia-középhegység szélén fekvő Rocamadour és Le Puy Mária-emlékhelyeire, a provence-i Sainte Baume-ba, illetve a bari Szent Miklós-emlékhelyre vezetők is.



Az alpokbeli Szent Gotthárd-hágó az ott található templomról kapta a nevét. Szent Gotthárd a 11. században élt és Hildesheim filantróp és reformer püspökeként tevékenykedett.

Előfordult, hogy az emberek nem önszántukból indultak zarándokútra, hanem hogy bűneik miatt vezekeljenek, sőt arra is volt példa, hogy egy-egy bűntett elkövetése miatt rótták ki valakinek büntetésként a zarándokhely felkeresését. Meglepő módon ilyenkor a bűn nagysága nem feltétlenül állt arányban az előírt utazás hosszával.[41] Az út hossza nemcsak a vezekléssel töltött időt határozta meg, hanem a költségeket is. Az utazónak mindenképpen mélyen a zsebébe kellett nyúlnia, még akkor is, ha az út során többnyire ispotályokban szállt meg. A zarándokoknak a fogadókban fizetniük kellett az ételért, italért, továbbá lovaik és szolgáik elhelyezéséért. Egy 15. század végéről származó, Composteléba tartó délnémet zarándokoknak szóló útikönyv részletesen szólt az ispotályokról és a fogadókról, illetve megemlítette, hogy a fogadósok árai elfogadhatók-e, mennyit kell fizetni a hidak használatáért, illetve mikor érdemes pénzt váltani.[42] Baudouin de Conde versének allegorikus zarándoka sem csupán a jellegzetes botot és tarisznyát vitte magával, hanem egy köpenyt, kalapot és cipőt, továbbá „pénzt, amire szüksége lesz".[43] Amikor az 1400-as jubileumi évben a római zarándokok egyikét-másikát az út során Sienában utolérte a pestis, a Santa Maria della Scala kórházban látták el őket, ahol – néha meglepően hatalmas – vagyonukat egy-egy egyházi személyre bízták.[44]

A zarándokutak mentén fekvő ispotályoktól – akárcsak a fogadóktól – elvárták, hogy mindenféle rendű és rangú személyt el tudjon látni társadalmi hovatartozásának megfelelően. Amikor egy császár vagy pápa vágott át az Alpokon, a Nagy Szent Bernát-hágó ispotályában szállt meg, akárcsak több száz évvel később Napóleon. Természetesen ilyen kiemelkedő személyiségek ritkán érkeztek az ispotályokba, ám ha ott jártak, bőkezűen adományoztak. A zarándokok körében testvériségek is létrejöttek (ilyen volt például a Haarlemben működő Jeruzsálem Testvériség), melyek patrónusuk sírhelyéhez vezető útjuk során szintén igénybe vették az ispotályok szolgáltatásait, és cserébe adományokat tettek.

Az évek során elnyert kisebb-nagyobb adományoknak köszönhetően a jeruzsálemi Szent János ispotály lovagjai, a Johanniták hamarosan egész Nyugat-Európa területén kiterjedt birtokokkal rendelkeztek, főként azután, hogy megkapták a feloszlatott Templomos lovagrend földjeinek nagy részét.

Bár a Johannitákhoz képest a Benedek-rendi kanonokok szegénynek számítottak, a Szent Bernát-ispotály igen sok jövedelemmel, továbbá társispotályokkal rendelkezett. A hágótól északra és nyugatra húzódó utak mentén Metz és Reims, dél és kelet felé pedig egészen Torino és Novara vonaláig rendelkez-

tek birtokokkal. Emellett Angliában, Apuliában és Szicíliában is voltak területeik. A 15. század második felére nem kevesebb mint 29 társult ispotályt tartottak számon, melyek többsége a közelben, például a hágótól északra fekvő Sion, Lausanne és Genf, illetve a délre eső Aosta és Torino egyházkerületének területén feküdt.[45]

A Nagy Szent Bernát-hágónál található, kiemelten fontos szerepet játszó ispotályt 1050 körül alapította Aosta főesperese, Bernát, aki nagy hírnévre tett szert Észak-Itáliában, az aostai, novarai és paviai egyházmegyék területén mint vándorprédikátor. A már említett ispotály megalakításával nagyjából egy időben a Kis Szent Bernát-hágónál is létrehozott egy ispotályt, mely 1466-ig a Nagy Szent Bernát-hágóétól függetlenül üzemelt. A később szentté avatott canterburyi érsekhez, Anselmushoz hasonlóan hercegi családból származott. A família Arles királyaitól eredt, és a savoyai grófi, illetve az aostai vikomti cím birtoklásával erősen tartotta pozícióját az Alpok nyugati részén. Halála után Mont Joux-i Szent Bernát néven kezdték emlegetni, az ispotálynak otthont adó hegy neve után. Az ispotályt kezdetben Mont Joux-ispotálynak hívták, ám 1154-re elterjedt a *Bernardshospits* elnevezés is. Első birtokait a családi kapcsolatoknak köszönhette. A szaracénok kiűzését követően például Aosta grófjaitól a 10. században megkapták a hágótól északra fekvő Bourg-St-Pierre apátságát és az ahhoz tartozó földeket. Bernát új ispotálya tulajdonképpen a Bourg-St-Pierre-i apátság által működtetett régi ispotály utódjának tekinthető. Az új épület részben egy Jupiternek szentelt római kori templom köveiből épült. Az ispotályt kezdetben „testvérek" irányították, a 12. század végétől azonban ágostonos kanonokoknak nevezték őket. Amire kialakult az ispotályok egész hálózata, addigra a kanonokok renddé szerveződtek. A legnagyobb ispotályokat, köztük a hágónál fekvőt is, egy prépost és tíz perjel irányította. A hágónál fekvő ispotály prépostja töltötte be a rendfőnöki posztot is. Savoya és Aosta grófjain kívül az ispotály sok más rangos támogatóval büszkélkedhetett, többek között német-római császárokkal, champagne-i grófokkal (egyikük az ispotálynak adományozta a provins-i vásárokon vásárolt vásznak után fizetett vám, a *péage* felét), egy angol király, sok nemes és más világi személy, továbbá egyházi méltóságok (például Aosta püspökei). Az adományok a 12. században érkeztek a legnagyobb mennyiségben, ám még ekkor is kevésnek bizonyultak az ispotályok egész hálózatának fenntartásához. A jól működő fogadók szép hasznot hoztak a tulajdonosnak. Ezzel szemben még a legjobban működő ispotályok is anyagi gondokkal küszködtek. Ennek következtében – akárcsak a hidakat (például a Pont St Esprit-it) üzemeltető társaságok, illetve más egyházi testületek – az ispotály kanonokjai *quêteur*-öket küldtek kéregetni, hogy ezzel is növeljék az intézmény vagyonát. A koldulási „küldetések" pápai jóváhagyással indultak útnak. Egy, a sens-i érseknek és az alá tartozó püspököknek (köztük a párizsinak) címzett 1225-ös pápai bulla bűnbocsánatot ígért mindenkinek, aki anyagi segítséget nyújtott a kéregetőknek.



A zarándokok ételt és szállást kaptak az út során. E 14. századi falfestmény Lérida templomában látható, és a zarándokok étkezését ábrázolja. Lérida városa a Barcelonát Santiago de Compostelával összekötő út mentén feküdt. Az egyik zarándok kalapján Szent Jakab kagylója látható.

Az időjárás viszontagságainak igencsak kitett ispotályok épületeinek fenntartása igen nehéz és költséges volt, főleg a Nagy Szent Bernát- és a Jougne-hágónál, ám az Ágoston-rend nemcsak a karbantartási munkákat finanszírozta, hanem a hegyi vezetőket, a *maronnier*-eket is. Eltérően a St Rhemy fogadóiban

tevékenykedő társaiktól, az ispotály *maronnier*-jei ingyen átvezették a hegyen az utazókat, a bajbajutottakat megmentették, illetve a legmeredekebb szakaszokon rögzített kötelekkel segítették az áthaladást. A *maronnier*-k kivették a részüket az utak fenntartásában, Savoya grófjaival, St Rhémy fogadósaival és a fotiates-i Szent Jób-ispotállyal együtt. A St Rhémy és a csúcs között fekvő ispotály minden utazónak egy adag kenyeret és egy kupa bort adott, illetve az útjelző táblákról *(les perches)* is gondoskodott. Bár elsődleges feladatuknak a szegény és kevésbé szegény zarándokok segítését tekintették, a Szent Bernát-ispotályok minden utazó számára nyitva álltak, többek között kereskedők és futárok is megszállhattak bennük.[46]

Az Itáliába vezető főbb útvonalak mentén a hágók közvetlen közelében is működtek ispotályok. A Mont Cenis-hágó ispotályát a 11. században alakították újjá a savoyai grófok hathatós anyagi támogatásával. A később kialakított hágókon, vagyis a Szent Gotthárd- és Simplon-hágón is igen hamar ispotályok nyíltak (lásd 209. oldal illusztrációja).[47] A 13. század végére a Simplon-hágó vált a legkedveltebb útvonallá a pápák és más egyházi méltóságok körében. Később azonban a zarándokok, csakúgy, mint a kereskedelmi utazók szépen lassan visszatértek a Nagy Szent Bernát-hágón áthaladó útvonalra, mely különösen forgalmas volt a 15. századi pápai jubileumi évek alatt.

Az ispotályalapítások a 14. században is folytatódtak. Az Inn völgyét egy oldalsó, Chur-nél a Rajna felső folyásába lefutó völggyel összekötő kelet-nyugati irányú Arlberg-hágó viszonylag kiesett a zarándokok és kereskedők útvonalából, így sem a 11., sem a 13. században nem alapult itt ispotály. Helyi jelentősége azonban igen fontos volt, hiszen ez a hágó kötötte össze Vorarlberget a többi osztrák tartománnyal. A 14. században az osztrákok arra panaszkodtak, hogy a hágó két oldalán fekvő települések túl távol vannak egymástól, aminek következtében az utazók havazáskor, illetve viharos és felhős idő esetén nagyon könnyen eltévednek és a hegyen lelik halálukat. Heinrich Findelkind volt az, aki Lipót osztrák herceg támogatásával társaságot hozott létre, melynek feladata az volt, hogy a hágónál megépítsenek, illetve fenntartsanak egy Szent Kristófnak szentelt kápolnát és ispotályt. Az alapkő letételére 1386. június 24-én került sor, ezután *quêteur*-öket küldtek az osztrák hercegségbe, illetve a Német-római Császárság különböző területeire, továbbá Itáliába, Magyarországra és Lengyelországba, hogy adományokat – többek között ereklyéket – gyűjtsenek a kápolna számára. Az adományozókért imákat mondtak, nevüket a társaság könyveiben jegyezték fel. A 15. századra 4000 név szerepelt már a listán.

Létezett egy másik nagyméretű, sok birtokkal rendelkező ispotály az Alpoktól Rómába vezető Via Francigena, vagyis a „francia út" mentén a toscanai Altopasciónál, Luccától délkeletre, melyet a compostelai útikönyv nem említett. 1192-ben ez volt a körülbelül ötven – a Via Francigena mentén és a Róma városában fekvő, zarándokok számára létesített – ispotály legnagyobbika és legsikeresebbike. Az ötven intézményből huszonhármat – az Arno-híd és Siena közötti szakaszon – a Val d'Elsa kanonokjai üzemeltettek.[48] A Via Francigena az 1260-as városfal keleti részén újonnan épült San Gervasio-kapun át hagyta el Luccát. Ezután délkelet felé fordult és átvágott a Bientina és Fucecchio tavai

és mocsarai között elterülő sík és megfelelően szilárd talajú vidéken, majd keresztülhaladt Le Cerbaie elhagyatott erdején, melyről a 18. században a következőket írták:

> ...Cerbaie sűrű erdejében a vastag törzsű fák miatt délben is esti sötétség honol, a kis utak pedig labirintusként hálózzák be az erdőt, ahol már sok utas tévedt el és vesztette életét, illetve sokakat ért rablótámadás.

A terület nagy részén ma is erdőség található, a talaj ugyanis túl gyenge bármilyen más növény termesztéséhez. Az erdő északi szélén, Altopascióban működött Szent Jakab híres erődített ispotálya. Eltérően a Via Francigena mentén fekvő más ispotályoktól, melyeket kanonokok üzemeltettek, a Szent Jakab-ispotályt az altopascıói hittestvérek és lovagok, tehát egyházi és világi személyek együttesen irányították. Ez az ispotály szállást és ellátást adott a szent helyek felkeresésének céljával útra kelő zarándokoknak, továbbá gondoskodtak az út és a híd fenntartásáról, és védelmet nyújtottak az utazóknak az erdőben garázdálkodó banditák ellen. Akárcsak a Szent Bernát-hágó kanonokjai, Altopascio ispotálya is sok birtokra és filiálera tett szert Angliától és Flandriától egészen Szicíliáig, Európa legfőbb középkori útvonalának északnyugati végétől egészen a délkeleti csücskéig. Az ispotály további területekkel is rendelkezett Németországban, Spanyolországban, illetve a közelebb eső Piemontban és az Isztrián. A fenti területekről szárazföldi útvonalon utazó, Rómába tartó zarándokoknak mindenképpen át kellett haladniuk Alopascíón. Az ispotály egészen a 14. századig üzemelt. A század közepén Boccaccio *Dekameron*janak egyik történetében főszerepet kapott az altopascıói ispotály egyik üstje. A század végén azonban kirabolták és felégették a pisai katonák. Az egykori megerődített ispotály három udvara és két legnagyobb kapuja még ma is látható a mai városháza és plébániatemplom közvetlen közelében. A 19. században épült templom két kereszthajója tulajdonképpen a román stílusú kápolna maradványa, a mellette álló harangtorony pedig a 13. századból származik. A harangtoronyban található a „La Smarita" („az elveszett") nevű harang, melyet a 14. század végéig napnyugta után egy órával egy órán át folyamatosan kongattak, hogy „azok, akik eltévedtek az erdőben, megtalálják a helyes utat a harang hangját követve" és hogy „menedéket leljenek, ahol nyugodtan eltölthetik az éjszakát, védve a rablók és vadállatok támadásaitól".[49]

Sajnos az ispotályok és más egyházi intézmények jelentős vagyona és kiterjedt birtokai a 15. században igen csábítóvá váltak a világiak szemében, így igen gyakran kifosztották őket. 1459-ben II. Pius pápa a savoyai herceg 11 éves fiának, Francis-nak adta ki a Szent Bernát-ispotályt kezelésre *(in commendam)*, így az ő kezében összpontosultak az intézmény jövedelmei, továbbá a *quéteur*-ök által gyűjtött adományok. Mivel ez volt az első javadalma, Francis-t Mont Joux urának (Monsieur de Mont Joux) nevezték. Hogy a savoyaiakkal jó viszonyt ápoljanak, az egymást követő pápák újabb és újabb javadalmakkal látták el őket, így az évek során két kolostort és négy apátságot szereztek meg, továbbá a savoyai herceget Genf püspökének és Auch érsekének választották. Méltóságait két – három-, illetve négyéves – unokaöccse örökölte.[50]



Néhány vidéken a középkori utak a római kori útvonalakat követték. Az Appenninek terepviszonyai miatt a Rómából Nápolyba tartó késő középkori út Terracinánál az ókori római Via Appiát követve a hegyek és a Gaetai-öböl közti keskeny átjárón vezetett. Braun és Hogenberg Civitate Orbis Terrarum *című munkájának (Antwerpen, 1515) fent látható illusztrációján az utazók épp elhagyják a G betűvel jelölt fogadót, és Nápoly irányába indulnak. A kikötőjéről és szappankészítéséről híres Gaeta egynapi járóföldre van előttük.*

Altopascio is hasonlóan vonzó területnek számított, és több firenzei is a megszerzésére törekedett egészen a 15. századig, amikor a Capponi-családnak sikerült végleg rátenni a kezét a településre.[51]

Ez – a pisai katonák rombolásával együtt – az Altopascio ispotályát fenntartó testvériség megszűnéséhez vezetett. A Szent Bernát-ispotály azonban túlélte a savoyai uralkodóház 15–16. századi fosztogatásait, sőt ez az ispotály egyike volt annak a kevés egyházi intézménynek, amelyet Napóleon elfoglalt, ám nem oszlatott fel. Az egyházi létesítmények feloszlatására általában a francia forradalom idején került sor. A hágón átkelő Napóleon felismerte az ispotály jelentőségét, és tovább növelte területeit. Az intézmény a mai napig működik; egy hegyi mentőszolgálatot is üzemeltet, továbbá hegyi mentőcsapatok kiképzésével foglalkozik.

A nagyobb méretű ispotályok mellett rengeteg kis ispotály is működött szerte Európában. A 14. század közepére az ispotályok száma igen megszaporodott. De La Roncière professzor kutatásai szerint az 1370-es években a firenzei *contado* területén (a firenzei intézményeket nem számolva) nem kevesebb mint 136 ispotály működött. A legrégebbit a 11. században vagy még korábban alapították. Az intézmények közül csak kettő foglalkozott betegápolással, a többi a szegények segítésére jött létre. Némelyik csak étellel szolgált az utazóknak, ám a legtöbb szállást is adott a szegényeknek, illetve azoknak, akikre az út során ráesteledett. Legtöbbjük csak egy-két szabad ággyal rendelkezett. Az ispotályok negyede a város közvetlen közelében volt, és a Firenzébe érke-

zők ellátására szakosodott, ám az intézmények fele a várostól egynapi járóföldre feküdt, elsősorban a főbb utak *(strade maestre)* mentén. Az ispotályok sokszor a fogadókhoz nagyon közel létesültek. A Firenzétől Arezzo irányában az Arno völgyén át egynapi útra fekvő Figlinében például a számtalan fogadó mellett hét ispotály üzemelt. A Sienába vezető út mentén egy napi járóföldre eső Poggibonsiban öt, míg a Pisa felé menő úton fekvő Empoliban három ispotály is működött. Leggyakrabban olyan helyeken alapultak ispotályok, ahol az úton való továbbhaladás nehézségekbe ütközött – például hágóknál, illetve hidaknál. Peretolában, ahol a Pratóba és a Pistoiába vezető út elágazott, az ispotályt a hídon hozták létre, így a híd és az ispotály fenntartásáról ugyanaz a testvériség gondoskodott.[52] A híd és az ispotály számára tett felajánlások jótékony cselekedeteknek számítottak. Az ispotályoknak földterületre is szükségük volt. Az első birtokot többnyire egy nagy hatalmú patríciuscsalád vagy egy vallási közösség ajánlotta fel az intézmények számára. A *contado* területén fekvő ispotályok területeiket számos további birtokkal növelték, melyek többségét közemberektől kapták. A 12–13. századi genovai végrendeletek tanúsága szerint az ispotályok szoros kapcsolatban álltak a hidakkal, a templomokkal és a szegényekkel.[53]

Egy-egy kivételes helytől – többek között a Nagy Szent Bernát-hágónál, illetve az Altopascióban található intézményektől – eltekintve az áruikat szállító kereskedők és fuvarosok nem az ispotályokban, hanem a fogadókban kaptak szállást. A 14. században bekövetkező népességnövekedés idején Európa nagyvárosaiban igen sokan próbáltak munkát találni mindhiába, és még a munkahellyel rendelkezők is elszegényedtek a magas árak miatt. A szegényeknek így minden addiginál nagyobb szükségük volt az ispotályokra.

Útonállók és rablók

A zarándokokat, kereskedőket és fuvarosokat egyaránt érintette az utak biztonsága. Az összes európai főútvonal itt-ott erdőségeken haladt át – többek között a már említett Cerbaiánál –, melyek remek búvóhelyül szolgáltak a rablók számára. Az erdők sok helyen jelentettek veszélyt a kereskedőknek és áruiknak. A rablóbandák különösen nagy zsákmányra számíthattak a nagyvárosok közelében. Már szót ejtettünk arról, hogy a francia királyok a középkorban és a kora újkorban is többször tettek kísérletet az útonállók felszámolására – kevés sikerrel. Nem Altapascio lovagjai voltak az egyetlenek, akik az utak biztonságának növelésére törekedtek.

Sok más városhoz hasonlóan Párizst vad vidék vette körül, melyben rablóbandák tanyáztak. A Londonból Canterburybe utazó kereskedőknek is kietlen pusztaságokon kellett átvágniuk Greenwichnél. Blackheath-nél és Shooter's Hillnél fennállt a veszély, hogy megtámadják őket. A Londonból északra vezető út sem volt kevésbé veszélyes, főként Potters Bar és Barnet térségében.

A Nápolyból Apuliába tartó út is rosszul őrzött erdős vidékeken haladt át, a Terracina és Róma közötti régi útvonal pedig teljesen elhagyatottá vált a 14. században a rablóbandák garázdálkodásainak következtében, így a két város közötti információáramlás a 15. század második feléig tengeri úton bonyolódott.[54]

Róma közelében, az északra vezető főúton 1476-ban az angol királyné testvérét, Anthony Woodwille-t támadták meg a rablók és tulajdonítottak el tőle

1000 márka értékben ékszereket és tálakat. Kíséretében utazott egy earl, egy báró, egy lovag, négy nemes és egy címerkirály, mindannyian rengeteg szolgálóval.[55] Még egy ilyen népes társaság sem tudta megvédeni magát az útonállókkal szemben. A kereskedők természetesen még a nemeseknél is védtelenebbek voltak, így az utak mentén fekvő erdőségek különösen félelmetesek voltak számukra. Altopascio lovagjainak a Cerbaie-erdő közbiztonságának javítására tett erőfeszítései nem voltak példa nélküliek, abban azonban egyedinek számítottak, hogy jótékonykodás volt az alapjuk. Máshol általában városi önkormányzatok és uralkodók vállalták fel az utazók védelmét, több-kevesebb sikerrel. A népes kereskedőközösségekkel rendelkező városoknak különösen fontos volt, hogy a környékbeli utakon biztonságos legyen az áruszállítás.

Az erdőségekkel tarkított Appenninek területén például köztudottan igen veszélyes volt az átkelés. A Cisa-hágón áthaladó leggyakrabban használt nyugati útvonalon kívül a hegység középső részén rengeteg más út is húzódott Toscana és Emilia között, például a Pistoiát és Bolognát összekötő Poretta-, illetve a Firenzét és Bolognát összekötő Futa-hágó. A firenzeiek számára az Appennineken áthaladó, Bolognába vezető út kevésbe volt jelentős, mint a tengerhez vezető útvonal. Az utóbbi védelmére igen nagy figyelmet fordítottak a 14. században, ugyanis az itt utazókra nézve veszélyt jelentettek a zsákmányra éhes feudális urak, többek között az Ubaldinik, akik fegyveres csatlósaikkal generációkon át útonállással egészítették ki jövedelmeiket. A probléma orvoslása végett a firenzeiek tíz kilométerrel keletebbre tolták az utat, mely ezután nem a Futa-, hanem a Giogo-hágón kelt át. Emellett 1306-ban az új út kezdőpontjánál, Scarperiánál egy erődített települést hoztak létre. A legnagyobb veszélyt az erdők jelentették, ugyanis miután az út a toszkán oldalon meredeken felkaptatott a hágóhoz a legelőkön átvágva, az északi oldalon nagy erdőségeken át haladt tovább, melyek még ma is igen kiterjedtek, és egykor még nagyobb területet foglaltak el, amint azt a települések nevei is jelzik (például „Madonna dei Boschi"). A legveszélyesebb útszakasz a Bologna felé vezető hosszú, nehezen járható lejtő volt. A firenzeiek ezért a hágó északi oldalán található legveszedelmesebb pontnál 1322-ben létrehoztak egy másik erődített községet is, Firenzuolát, vagyis „kis Firenzét". Az utazók védelmét a helyőrség látta el, ám ennek tevékenysége nem volt mindig sikeres. Az Ubaldinik 1342-ben és 1357-ben is elfoglalták és felégették Firenzuolát, az utat pedig több ízben is (például 1351-ben, 1352-ben, 1360-ban, 1361-ben, 1373-ban és 1377-ben) részlegesen lezárták.[56]

Az új útvonal előnye nem a gyorsabb utazás lehetőségében rejlett, hiszen a terep nem sokban különbözött a Futa-hágó útviszonyaitól, hanem abban, hogy – az Ubaldinik garázdálkodásai ellenére – biztonságosabb volt. Az *Itinéraire de Bruges* a Giogo-útvonalat már a Cisa-útvonal legfontosabb alternatívájaként írja le, melyen át az Alpoktól Rómába lehet eljutni.

Az új hágó megnyitása és a két új erődített település létrehozása volt a Firenzei Állam két leghathatósabb intézkedése a rablók ellen, ám ezeket további rendelkezések egészítették ki. A legfontosabb utakon további hat *castello* épült. Ezek közül kettő egy, az Appennineken át Faenzába vezető másik útvonalon volt, a Bolognába tartó utaktól kissé keletre. Felfegyverzett őrségük

1335-re a szekerek sokat fejlődtek a 225. oldalon látható járműhöz viszonyítva. Ekkorra fő részeiket bőrszíjakkal rögzítették az alvázhoz, ezzel is enyhítve a kövezett úton való zötykölődés kényelmetlenségeit. A 19. századi utazások alkalmával használt fedett kocsikhoz hasonlóan a középkori járművek fölé is textíliát erősítettek, mely az eső és a napsütés ellen egyaránt védelmet nyújtott. A ponyva szükség esetén az „ablakok" befedésére is alkalmas volt. A szemközt látható négylovas német fogaton asszonyok és gyermekek utaznak. A kép egy bibliai eseményt, Dán törzsének utazását ábrázolja. A törzs letelepülésre alkalmas helyet keresve indult útnak, így nem meglepő, hogy birkákat, kecskéket, sőt egy kakast (a fogat tetején) is vittek magukkal, illetve hogy a hátul lovagló férfiak miért viselnek különleges zsidó kalapot, illetve van szakálluk.





a Guidi grófok és portyázó csapataik támadásait volt hivatva kivédeni. Három *castello* a Firenzétől délkeletre húzódó, az Arno völgyén át Arezzóba, és onnan tovább Rómába vezető út mentén épült. Itt az Uberti-família fosztogatásai tartották rettegésben az utazókat. Akárcsak a bolognai útvonalon, az intézkedések itt is csak részleges sikert értek el. Az Ubertik – a Pazzi- és a Tarlati-családdal szövetkezve – 1352-ben kirabolták a közeli vásárvárost, Figlinét. Montalpruno *castello*ját 1329-ben tervezték meg. A Consuma-hágónál, a Casentinótól kelet felé vezető út mentén épült fel, mérete 300 ölször 600 öl volt. Két kapuja volt, az egyik a város felé, a másik a Casetino felé nyílt. Akárcsak a scarperiai és a firenzuolai, ez a *castello* is a főútvonalon feküdt, mely ezután a falakkal körülvett és katonák által őrzött településen haladt át. A nyolc *castello* helyőrségén kívül a firenzeiek az 1290-es évektől kezdődően számos káplánságot is létrehoztak az állam területén. A „káplánok" feladata az volt, hogy a rájuk bízott fegyveres csapatok segítségével igyekezzenek felszámolni a garázdálkodó útonállók bandáit. A városállam elfoglalta és földig rombolta a vidéki nemesség kastélyait, melyek korábban a fosztogató vállalkozások bázisaként funkcionáltak. Ennek következtében 1302-ben, illetve 1304-ben a Sienába vezető út mentén lerombolták a Cavalcanti-család két, illetve a Gherardini-család egy kastélyát. 1303-ban a firenzeiek megszerezték a Gangalandi-család lastrai otthonát is, mely a tengerhez vezető út mentén, az Arno partján fekvő Signa kikötővárosával szemben helyezkedett el.

Összességében elmondhatjuk, hogy az erőfeszítések ellenére Európa egyik legnagyobb és legerősebb kereskedővárosának is állandó gondot jelentett a területén átutazó kereskedők és árucikkek védelme. Amikor már-már úgy tűnt, hogy a firenzeiek elhárították az utazókra leselkedő veszélyeket, az 1360-as években egy újabb problémával kellett megbirkózniuk. Az új, zsoldosokból álló *condottierő*k rablásból tartották fenn magukat, amikor épp senki nem alkalmazta őket, sőt olykor még akkor is, ha rendesen megkapták a zsoldjukat.

Az Alpok sokkal magasabb és kietlenebb volt, mint az Appenninek, így az utazóknak sokkal nagyobb veszélyekkel kellett szembenézniük. Amikor a 14. század elején a firenzeiek nekiláttak erődített településeik kialakításának, Savoya grófjai már rég rendelkeztek megerősített *clusá*kkal, melyek segítségével le tudták zárni az alpokbeli hágókat. Ilyen *clusa* volt St Rhémynél, a Nagy Szent Bernát-hágó déli oldalán, illetve Torinónál, a Mont Cenis-hágóhoz vezető útvonalon. Az utóbbi neve Chiusa di S. Michele volt.[57]

A háborúk befejeződésével szélnek eresztett zsoldos katonák közül sokan útonállóként, a kereskedők rakományait prédálva próbálták fenntartani magukat. Így volt ez Itália északkeleti részén is az I. Miksa császár és Velence városa közötti háborúkat követően. A szemközt látható oltárképet Stefan Praun, az Itáliába árukat szállító nürnbergi kereskedő rendelte meg 1511-ben Paul Lautensack bambergi műhelyében, ezzel fejezve ki háláját az isteni beavatkozásért, melynek köszönhetően ő maga és árui egyaránt megmenekültek egy csapat zsoldos váratlan támadásától. Áruit éppen a Brenner és Milánó közötti útvonalon, a Garda-tavon szállította. A menekülő zsoldosok a kép jobb alsó sarkában láthatóak. A csónakban utazók segítségért könyörögnek a kép felső részén elhelyezett Szűz Máriához, aki a betlehemi istállóban egy meglepően kényelmes ágyban fekszik. Mellette József gyapjúfonalat gombolyít igen ráérősen, melyből a jászolban fekvő újszülött Jézusnak készülhet ruha. A kép megrendelője a bal alsó sarokban térdel, mellette címerpajzsa, azon pedig kereskedői címere látható.

Fegyveres kíséretek

A Regno normann uralkodói hatalmas erőfeszítéseket tettek a terület pacifikálására, és ennek keretében megbízták a helyi tisztviselőket, hogy az utazók mellé katonákat adjanak kíséretül, amiért cserébe megkapták a *guidaggio*, illetve *salvinaio* elnevezésű vámok beszedésének jogát. Erről a kiváltságról utódaik sem mondtak le, ám az utazók kíséretének biztosításáról egyre gyakrabban megfeledkeztek. A tisztviselők adószedési jogát 1321-ben szüntette meg Róbert király, ám halála után minden visszazökkent a régi kerékvágásba, sőt sok jogtalan adót is bevezettek – főleg a 15. század zűrzavaros első felében. A vámok mértéke is egyre növekedett, ám hamarosan már jelentősen gátolta a kereskedelem szabad kibontakozását. 1455-ben Alfonz király, majd 1466-ban

fia, Ferrante vizsgálatokat kezdett „a *diritti di passo* jogtalan szedéséből származó komoly zavarok és ennek a helyi kereskedelemre gyakorolt káros hatásának ügyében", feltérképezve, hogy „azokon a helyeken, ahol beszedik, vajon valóban fennáll-e veszély", illetve hogy „az adószedőknek van-e elegendő számú fegyveresük". A vizsgálatok során világossá vált, hogy sok adószedő semmit nem tett a rájuk bízott terület védelme, az utak karbantartása, illetve a veszélyes útszakaszokon utazók kíséretének biztosítása érdekében.[38]

Németországban a császárok gyakran igyekeztek másokra átruházni az útkarbantartás ősi császári felelősségét, és a helyi uraságokat bízták meg az egyes útszakaszok fenntartásával. A megbízott urak nemcsak az út karbantartását, hanem az utazók védelmét is magukra vállalták. Azon időszakokban, amikor a központi hatalom és rend összeomlott, az utak fenntartása igen nehéz feladat volt. Az utazók védelmét leggyakrabban nem az útonálló bandák felszámolásával oldották meg, hanem az áruszállító karavánok mellé adtak fegyveres kíséretet. Sion püspöke amellett, hogy zárható raktárakat építtetett az áruk éjszakai védelmére (lásd 197. oldal), a Rhône völgyében végig, illetve tovább a Simplon-hágónál található otti elágazásig fegyveres kíséretet bocsátott az utazók rendelkezésére.

Mivel a fegyveres kíséret felállítása költséges volt, az utazóknak fizetniük kellett a védelmük biztosításáért. Azt azonban megtiltották, hogy kíséret nélkül utazzanak. Fülöp lorraine-i herceg 1394-ben kiadott, a Luxemburg–Strassbourg-útvonalra vonatkozó védőkíséreti előírása alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a kíséret részben a szállítás feladatát is magára vállalta. Az előírás kimondja, hogy a biztonságot nyújtó fogadók között összeköttetést kell teremteni, hogy „a kereskedők akadálytalan útja érdekében ezek ellássák a kíséretet és a lovakat, továbbá hogy elhelyezzék a kocsikat és a lószerszámot" *(„Fuhrleute, ihre Pferde, Wagen und Geschire, worin der kauleute Gut gefahren wird")*.

Németországban, csakúgy, mint Dél-Itáliában az eredetileg az utazók védelmét szolgáló fegyveresek (akiket *conductus*, illetve *geleit* néven emlegettek) a kereskedők szempontjából gyakran teherré, illetve a szabad kereskedelem akadályává váltak. Az útszakaszok fenntartásával megbízott urak számára ugyanis ez remek lehetőségnek számított bizonyos többletjövedelem beszedésére. Ha egy-egy útvonal túl költségessé vált, a kereskedők megpróbáltak alternatív utakat keresni, amire válaszul a helyi földesurak igyekeztek bizonyos útszakaszokat kötelezővé tenni. Az már magában is csodának számított, hogy a német területeken ilyen magas színvonalú kereskedelem alakult ki. Hogy erre sor kerülhessen, a 15–16. században fontos kereskedelmi központtá váló városok elképesztően összetett tárgyalásokba kezdtek. Nürnberg városának körülbelül száz helyi urasággal, illetve várossal kellett megegyezésre jutnia a fegyveres kíséreteket illetően. A nürnbergi kereskedők számára a 15. században készült útikönyv, a *Geleitbuch* kijelölte, mely útvonalakon célszerű eljutni más városokba, továbbá, hogy milyen kíséretet érdemes felfogadni az út során, és ezért mennyit kell fizetni. A Nürnbergből a frankfurti vásárra tartó kereskedők nürnbergi kísérettel indultak útnak, melyet hamar lecseréltek: először a brandenburgi őrgróf,

majd a würzburgi püspök, a wurthcimi gróf és a mainzi választófejedelem, végül pedig Frankfurt városa gondoskodott a kíséretükről. Az utazók nem csak a kíséretet kiállító uraknak, hanem maguknak a kísérőknek is kötelesek voltak fizetni a védelmi szolgálatért. A kísérők egyébként gyakran jutalékot kaptak attól a fogadótól, ahová az utazókat elkalauzolták – ahogy a mai idegenvezetők is részesednek a szállodák nyereségéből.[59]

A 14–15. századi német városok és fejedelmek ligáinak sikerült visszaszorítani az útonállók garázdálkodásait az ellenőrzésük alá tartozó területeken, ám egyes vidékeken még a kora újkorban is nagy veszélyt jelentettek az utazókra nézve a rablóbandák. 1495-ben I. Miksa – optimista hozzáállását jelezve – belefoglalta *Landfriede* néven ismert békeszerződésébe a Császárság útjain áthaladó utazók és áruk védelmét. 1521-ben egy csoport kereskedő Miksa unokájához, V. Károly császárhoz beadott kérvényében a békeszerződésre hivatkozott az útonállók felszámolásával kapcsolatban:

> Mindenkinek, és legfőképpen az egyszerű iparosoknak, akik a birodalmi főútvonalakon *(Reichsstrassen)* szállítják áruikat, garantálni kell, hogy olcsó, megbízható és biztonságos szolgáltatásban részesüljön, továbbá hogy szabadon kereskedhessen és utazhasson. Eleddig azonban az utak békéjét gyakran megszegték, ezzel megsértve elöljáróinkat, népünket, életünket, ingóságainkat és áruinkat.

A kereskedők folyamodványának kiváltó oka az iratban részletesen bemutatott útonállók elterjedése. A banditák veszélyeztették az utazók és az áruk biztonságát szerte a birodalomban. A folyamodványban megemlítettek egy nem sokkal korábban történt esetet is, melynek során egy frankfurti vásárra érkező kereskedőt három kilométerrel a város határa előtt kifosztottak a rablók. Az európai jelentőségű vásárvárosokba és a nagyvárosokba vivő utak hatalmas zsákmánnyal kecsegtették az útonállókat. A kereskedők nem csupán ékesszóló beadványukkal igyekeztek kikényszeríteni a rablók elleni összefogást, hanem azzal is, hogy bojkottálták a vásárokat. Végül a Sváb Ligának sikerült elérnie azt, amire sem Miksa, sem V. Károly nem volt képes. A Liga elküldte hadseregét Frankföldre, ahol nem kevesebb mint huszonhárom kastélyt romboltak le. A kastélyok fosztogató urait elkergették a vidékről.[60]

Megtorlás

A régi időkből nem csupán az útonállók illegális tevékenysége maradt fenn, hanem a jogi „megtorlás" szokása is. Ennek értelmében ha egy külföldi személy megkárosított egy helyi lakost, az utóbbinak lehetősége volt arra, hogy a helyi bíróságon perbe fogja a külföldi személy egy honfitársát, és behajtassa rajta a kérdéses összeget. A helyi lakos kárát kifizető külföldi ezután hazatért, és visszakérte pénzét a kár okozójától. Mivel ekkor még nem alakult ki a „nemzetközi" kereskedelmi jog rendszere, a fenti eljárás ésszerűnek tűnhet. Mindazonáltal a „megtorlás" szokásával akármelyik becsületes kereskedő kellemetlen helyzetbe kerülhetett kevésbé lelkiismeretes honfitársa cselekedetei miatt. Ahogy a kereskedelem a 13. században egyre kiterjedtebbé vált, a szokás egyre kevésbé volt fenntartható. A „megtorlást" a menlevelek, illetve a csoportos kiváltságlevelek akadályozták. Az I. Edward angol király által 1303-ban

kiadott *Carta Mercatoria* a külföldi – azon belül is elsősorban a Hanza – kereskedőkre vonatkozott, és előírta, hogy csak azoktól lehet árut elkobozni, akik személyesen felelősek az okozott károkért, illetve akik garanciát vállaltak az adósság megtérítésére.[61] Ez a gondolkodásmód egyre elterjedtebb lett, ám nem vált mindenhol általánossá. Csaknem két évszázaddal később, 1490-ben néhány Angliába árukat szállító milánói kereskedő árucikkeit a Rajna-vidéken elkobozta a rajnai palotagróf és a badeni őrgróf *ratione reprissaliarum*. Gian Galeazzo Maria Sforza, Milánó hercege ezen annyira felháborodott, hogy személyesen írt a probléma orvoslása ügyében VII. Henrik angol királynak. Henrik azonnal válaszolt, megírta, hogy a herceg levelét megkapta, „*non sine gravi et molesti anime*". Ezután megemlítette, hogy „mivel mi megtiltottuk a megtorlásokat, annak érdekében, hogy a kereskedők területeinken szabadon tevékenykedhessenek, utazhassanak és megszállhassanak, igen meglepődtünk azon, hogy a császár vagy bármelyik német fejedelem ilyen tettre ragadtatta magát". Henrik a császárnak, a palotagrófnak és az őrgrófnak is levelet írt, hogy haladék nélkül engedjék szabadon az elfogott kereskedőket, és szolgáltassák vissza áruikat. E három levelet másolatban a milánói hercegnek is elküldte.[62] A „megtorlás" ezután csak a visszamaradottabb területeken maradt fenn.

Háború

Az őrtornyok, fegyveres kíséretek, illetve a büntetőintézkedések segítették a rablók és útonállók garázdálkodásainak visszaszorítását, illetve a kölcsönös privilégiumok csökkentették a lefoglalt áruk mennyiségét, bizonyos erőszakos cselekedetekkel mégsem tudtak megbirkózni. Észak-Itália hatalmas számú munka nélküli zsoldos katonáját, illetve a százéves háború alatti fegyverszüneteket követően újra és újra elbocsátott fegyvereseket képtelenség volt kordában tartani. Az útjukba kerülő árukat egyszerűen elkobozták. A fosztogató zsoldosok elől az egyszerű parasztok ugyanúgy a legközelebbi város falai közé menekültek, mint az előkelő bíborosok, hogy biztonságban várhassák meg az elvonulásukat. Mindazonáltal még a városfalak mögött sem érezhették magukat teljesen biztonságban, hiszen nem egyszer történt meg, hogy a katonák erődített településeket is elfoglaltak, majd módszeresen kirabolták. Ez esetben az elkerülés jelentett egyedül biztonságot. Ugyanez volt a helyzet a háborús időszakokban.

Míg a firenzeiek hadban álltak a pisaiakkal – közvetlenül azelőtt, hogy 1406-ban elfoglalták volna a várost –, illetve az ezt követő, genovaiak elleni háborúskodás évtizedében (melynek Porto Pisano firenzei kézre kerülése vetett véget) a Firenzébe irányuló, illetve onnan induló tengeri kereskedelem igen nagy akadályokba ütközött. A firenzeiek ez idő alatt a francia és katalán gyapjút kerülőúton, Velence érintésével, onnan pedig az Appennineken át szállították a városba. Datini a Firenzének addigra behódolt Prato városából Spanyolországba a Velencén át vezető hosszú és költséges útvonalon át küldött textíliákat, a firenzei kenyérsütéshez szükséges szicíliai gabonát pedig a Grosettótól délre, a Maremma partvidékén fekvő Talamone érintésével juttatta el a városba, költséget nem kímélve, elkerülve az ellenség által ellenőrzött területeket, a Volterrán áthaladó, csak öszvérek számára járható hegyi



A százéves háború fegyverszüneti periódusai alatt a fizetetlen francia zsoldosok gyakran kényszerültek arra, hogy útonállással szerezzék meg napi betevő falatjukat. Egy ilyen időszakban, 1388-ban az elbocsátott katonák egy csoportja elfoglalta és kifosztotta az Auvergne területén fekvő Montferrand-t, mely ma Clermont-Ferrand részét képezi. Bár az itt látható kép az 1380-as évek eseményeit ábrázolja, az alakok ruházata az 1470-es évekre jellemző bruges-i divatot követi – ekkor illusztrálták ugyanis a Froissart-féle Krónika *Gruuthuse-család részére készített kéziratát.*

utakat használva. Akármilyen nagy ára volt is az elkerülő útvonalaknak, ezek használata volt általában az egyetlen lehetőség a kereskedelem lebonyolítására háborúskodások idején.

Előfordult, hogy a kereskedelmi útvonalak szándékos eltérítése a hadvezetés részét képezte. Mikor a 15. század elején Luxemburgi Zsigmond császár magyar királyként háborúba keveredett Velencével az Adriai-tenger néhány keleti területének hovatartozása miatt, az uralkodó – felismerve, hogy a velenceiek számára a délnémet és közép-európai kereskedelem kiemelkedő fontossággal bír – bojkottot akart bevezetni a városállam ellen. Remélte, hogy birodalma szükségleteit a Genovával és Milánóval fenntartott kereskedelmi kapcsolatok is ki tudják elégíteni, a bojkott pedig szép lassan romlásba taszítja Velencét. Zsigmond azonban nem számolt azzal, hogy a genovai kereskedők nem tudnak annyi mindent beszerezni, mint velencei kollégáik, így nem sikerült teljes mértékben ellátni a rájuk ruházott feladatot – vagyis a császár ellenőrzése alá eső területek ellátását. A genovaiak például csak kevésbé jó minőségű és kisebb mennyiségű pamutra tudtak szert tenni, mint amire a svájci, sváb és felvidéki pamutbársony-előállító műhelyeknek szüksége lett volna – ezt korábban a velenceiektől szerezték be. Zsigmond alattvalói így hamarosan újra felvették a kapcsolatot Velencével, Milánó közvetítése útján, annak ellenére, hogy a császár a Brenner- és a Tarvis-hágót továbbra is lezárva tartotta. Mint láttuk, a háború többnyire csupán eltérítette a kereskedelmi utakat, ám magának a kereskedelemnek nem vetett véget, hacsak az elkerülő útvonalakon való szállítás nem volt kiemelkedően költséges.

Vámok

A háborúk egyik legfőbb következménye az adók megnövekedése volt, mely olykor jobban, máskor kevésbé érintette a kereskedelem menetét. A vámok például közvetlen hatással voltak az áruforgalomra, míg a pénz leértékelése esetén csak közvetett befolyásról beszélhetünk. A kereskedelemre gyakorolt hatás többnyire nem volt szándékos vagy előre eltervezett. Az 1330-as években III. Edward felemelte az Angliából külföldre szállított gyapjúra kivetett



Egy 15. századi osztrák kézirat itt látható illusztrációja Sir John Mandeville képzeletbeli ázsiai utazásának egyik állomását ábrázolja. A városba gyalogosan érkező utazóktól, akik szegény zarándokoknak tűnnek, katonák szedik be a fizetséget. A 15. századi Európában az utazóknak igen gyakran kellett pénzt fizetniük, és nem csak akkor, ha a garázdálkodó katonák ezt kierőszakolták tőlük. Az utak és hidak fenntartására az utazók útdíjat voltak kötelesek fizetni. Ennek mértéke függött attól, hogy az illető gyalog, lovon vagy szekéren utazott, illetve hogy volt-e rakománya, és ha volt, milyen jellegű (állatok, termények).

vámot, ám mindez számára csupán pénzszerzési lehetőség volt, pénzre pedig nagy szüksége volt a VI. Fülöppel Gascogne birtoklása ügyében kirobbant háború finanszírozásához. A magas vámok további két évtizeden át fennmaradtak az elhúzódó harcok miatt, sőt a béke megkötése után sem csökkentek. Ezzel – bár nem szándékosan – az uralkodó védelmet biztosított az újjászülető angol textilipar számára, továbbá elérte, hogy a gyapjú nem nyersgyapjú formájában, hanem félkész állapotban távozott az országból.[63]

Alkalmanként a vámok kivetését tudatos döntés előzte meg. A 15. század legvégén I. Miksa az általa kormányzott osztrák területeken bizonyos alapelveket követve határozta meg a kereskedelmi vámokat. Míg az import árukra viszonylag alacsony vámokat vetett ki, hiszen a magas vámok a hazai árakat is felverték volna, az exportcikkekre és az áthaladó forgalomra igen magas volt az adó, ugyanis ennek oroszlánrészét végső soron a külföldi vásárlóknak kellett előteremteniük. A Magyarországról érkező szarvasmarha vámmentes árunak számított, azért, hogy a nemeseket és a jelentős fogyasztónak számító bányászokat ne sújtsa a magas ár. A Habsburg-területeken át a délnémet és észak-itáliai területekre hajtott magyar marhát azonban megvámolták. A behozott termékek közül csupán a külföldi borokra kivetett vám volt magas – ezzel is védve a Habsburg-vidékek szőlőkultúráját.

Útdíjak

A kereskedők szempontjából az út során fizetett vámok és más adónemek között vajmi kevés volt a különbség. Elméletben az útdíjakat az utak, hidak és hágók fenntartására kellett fizetni, ám a gyakorlatban ezek sokszor pusztán az út vagy a híd tulajdonosának jövedelmét növelték. A Német-római Császárság területén az útdíjak kivetésének jogát olykor egyes hűbéresek kapták meg, azzal a feltétellel, hogy gondoskodnak az adott útszakasz karbantartásáról. II. Frigyes császár ezt a kötelezettséget általános érvényre emelte, amikor 1235-ben kimondta, hogy bárki, aki útdíjat szed be, felelős az út fenntartásáért. Az évek során azonban a nemesek az útdíjakat egyre inkább személyes jövedelmüknek tekintették, és egyre gyakrabban feledkeztek meg az útkarbantartás kötelességéről. Az útdíjak és a vámok között így lassan eltűntek a kezdeti különbségek.

Mindez azonban nem volt mindenhol általános. A 13–14. századi jelentős útfejlesztési munkálatok nagy részét például az útdíjakból finanszírozták. Az Alpok nyugati részén tetemes mennyiségű útdíjat beszedő savoyai grófok rengeteget költöttek az utak karbantartására. A grófok a Genfi-tó északi partján fekvő Villeneuve-de-Chillonban tevékenykedő adószedőjének irodáján ment át a Nagy Szent Bernát- és a Simplon-hágón beszedett útdíj. Az ő elszámolásai alapján világossá válik, hogy a 14. század folyamán a bevételek nagy részét „javításokra fordították azokon az útvonalakon, ahol nagy mennyiségű gyapjút és más árut szállítottak a villeneuve-i útdíjat befizetők".[64] Hasonlókat jegyzett fel a Savoyai Grófság egy másik adószedője is, aki a Mont Cenis-hágóhoz Maurienne-en átvezető, az Ain hídján áthaladó út mentén tevékenykedett.

A fennmaradt útdíjelszámolások rendkívüli fontossággal bírnak a történészek számára, hiszen segítenek feltérképezni, hogy milyen is volt valójában a kereskedelem forgalma, illetve hogy mekkora mennyiségű pamutbársony, fűszer, selyemáru, papír, vaslándzsa és faggyú tartott szekerekre rakodva Villeneuve-de-Chillonon át az 1423–24-es genfi vásárra.[65] Az egyes utak javítási, illetve a hidak építési munkálatait követően bevezetett útdíjakat az utazók teljesen természetesnek tartották, hiszen csupán azt kellett megfizetniük, hogy az út a fejlesztések által olcsóbbá vált. Az idő múlásával azonban az egykor elfogadhatónak és hasznosnak tartott díjak egyre terhesebbé váltak, főleg a Német-római Császárság területén, ahol az utazókat egyenesen kényszerítették az egyes útvonalak kizárólagos használatára. Egyes esetekben a rendelkezések már azonnal ellenérzést váltottak ki. Ez történt akkor, amikor Chur püspöke kiköveztette a Septimer-hágón átvezető utat, hogy ide csábítsa a kereskedőket, majd a költségek utólagos megtérítése érdekében IV. Károly császárnál megpróbálta kierőszakolni, hogy olyan kiváltságlevelet adományozzon neki, amely kötelezte volna a kereskedőket az új út használatára. IV. Károly is útfejlesztésekre használta fel jövedelmei jelentős részét, ám ő is szerette volna, ha kiadásai gyorsan megtérülnek. Ennek érdekében kötelezte Görlitz kereskedőit, hogy a Lausitzból a hegyeken át a zittaui hasadékon keresztül Prágába tartó új utat használják, ami a kereskedőknek sokkal több költséget jelentett.

Egyes területeken azonban az útdíjak növelése helyett inkább csökkentésükre törekedtek. Ahogy Firenze a 14. században egyre nagyobb részt kebelezett be a környező területekből, a belső vámokat és útdíjakat csökkentették. A vámszedési joggal felruházott családoktól (például az Ubaldiniktől) kárpótlás fejében visszavették e kiváltságot, és a vámszedést a határvidékekre

Ahol ehhez megfelelőek voltak utak, az előkelő hölgyek nem hordszéken, hanem hintón utaztak (lásd 200. oldal). A lenti hintó korábbi (Sir Geoffrey Luttrell 1310–20 körül készült zsoltároskönyvéből származik), ám sokkal díszesebb, mint a 217. oldalon látható. Az ilyen hintókba hátulról lehetett beszállni. A kocsi oldalát birodalmi sasos címerek díszítik, a felső részét pedig különleges textília fedi, ám a hintón utazó négy koronás királynőt semmiféle felfüggesztés nem védi a jármű rázkódásától. A hintót öt pár ló húzza, melyeket két kocsis irányít. A kocsi mögött egy futár lovagol. Vajon az illusztrátor a provence-i gróf négy lányát ábrázolta, akik mindanynyian királynék lettek? Egyikük férje – Cornwalli Richard római király (és egyben császári elektor) – annak az I. Edward angol királynak a nagybátyja, akinek Sir Geoffrey dolgozott.



összpontosították. Ez volt az első alkalom, hogy kísérletet tettek az egy összegben fizetett vám bevezetésére, mely az adott állam összes útjának használatára feljogosította az utazót.

Nem csupán Firenze elöljárói ismerték fel a vámcsökkentés kereskedelemre gyakorolt pozitív hatását. 1346-ban a Visconti fivérek még tovább léptek. Megegyezést eszközöltek ki az általuk irányított városállamok – többek között Milánó, Como, Lodi és Cremona – között, melynek értelmében az egyes városok egyéni kiváltságaikról lemondva lefektették egy közös vámrendszer alapjait. A papíron rögzített megállapodást azonban a gyakorlatban nem sikerült teljes mértékben megvalósítani. A helyi hatóságok mindent megtettek, hogy a terv végrehajtását lassítsák, így csak a milánói hercegi címet 1450-ben megszerző Francesco Sforza uralkodása alatt jöhetett létre az irányítása alá eső területek szabadkereskedelmi övezete, amit a lombard iparosok és a helyi kereskedők már régóta vártak. Az övezet kialakításával megvalósult az eredeti megállapodás célja, vagyis a Lombardiából az Alpokon át Genovába irányuló kereskedelem elősegítése.[66]

A délnémet városok hamar felismerték az észak-itáliai vámok csökkentésének jelentőségét, és akárcsak más újításokat, ezt is gyorsan átvették, és saját lehetőségeikhez idomították. Nürnberg városa is igyekezett saját polgárai érdekében csökkenteni a kereskedelem költségeit. A városvezetés tárgyalásokat kezdett más földbirtokosokkal és településekkel, aminek eredményeképpen az árukat szállító nürnbergi kereskedőknek alacsonyabb vámokat kellett fizetniük, illetve bizonyos helyeken teljesen mentesültek ezek megfizetése alól. A Regensburg és Passau közötti több mint száz kilométeres szakaszon például a közbeeső vámok kifizetése nélkül szállíthatták áruikat a Dunán. Az egyes városok kölcsönös kiváltságokat garantáltak más városok polgárainak, ám ezek nem mentették fel őket a városkapuknál fizetendő minimális út- és hídfenntartási díjak megtérítése alól, melyeket a város saját lakosainak is ki kellett fizetniük. Ennek összege egy kétkerekes szekér esetén 1, négykerekes esetén 2 heller volt.[67]

Gyorsabb, olcsóbb és biztonságosabb utazás

Összességében elmondhatjuk, hogy a kereskedelemnek a 13. században bekövetkező újjáéledése és a középkor vége között eltelt időszakban az áruszállítás gyorsabbá, olcsóbbá és – néhány kirívó példától eltekintve – biztonságosabbá vált. Az évek során a hosszú ló- és öszvérkaravánokat kísérő kereskedők Európa nagy részén – még néhány hegyvidéki területen is – átadták helyüket a két-, illetve később négykerekű szekerekkel felszerelt fuvarozási szakembereknek, akik szoros kapcsolatban álltak a fogadókkal, melyek tárolási és csomagolási lehetőséget biztosítottak az árukat szállítók számára. E változás hátterében az utak szélességében és minőségében bekövetkezett fejlődés, illetve a nagyarányú hídépítési munkálatok álltak. A fejlesztések többnyire jótékony szándékkal kezdődtek meg, a zarándokutakon való hídépítések, illetve a zarándokoknak, szegényeknek és a távoli helyeken bajba jutottaknak menedéket nyújtó ispotályok létesítésével és fenntartásával. Ahogy az „útforradalom" egyre nagyobb lendületet kapott, a szekerek és kocsik áthaladására is alkalmas utak kialakítását és fenntartását egyre gyakrabban vállalták magukra az egyes vidékek hatóságai, főként ott, ahol ez kereskedelmi érdekekkel párosult. Más terü-

leteken a fejlesztések megvalósulásához gyakran a kereskedelmi szempontból jelentős területek kereskedői által gyakorolt nyomásra is szükség volt. Az útépítésekre és a karbantartásra költött összegeket részben vagy egészben megtérítették az utazók, akik a jobb minőségű utaknak köszönhetően olcsóbban és nagyobb mennyiségben tudtak árucikkeket szállítani. Ahogy a költségek a mennyiséghez és a súlyhoz viszonyítva egyre csökkentek, egyre több árucikket importáltak távoli vidékekről. Ezután az olcsó és az értékes textíliákat egyaránt megérte messzi területekről beszerezni. Az áruk gazdaságos távolsági kereskedelme elősegítette az ipar és a kereskedelem szakosodását, továbbá növelte az európai kereskedelem volumenét – még a 14. század végén és a 15. században is, amikor a jelentős népességcsökkenés miatt tévesen arra gondolhatnánk, hogy a kereskedelem is hanyatlott.

Az utak minőségében a 13–14. században bekövetkezett hatalmas mértékű fejlődést a 15. században további kisebb, de folyamatos útkarbantartási munkálatok követték. A fejlesztés következő nagy hulláma a 18. században következett be, amikor számos országban újabb és újabb kövezett utakat alakítottak ki. Franciaországban és Osztrák-Németalföldön a *steenweg*ek megépítését a helyi hatóságok vállalták magukra. Angliában a *steenweg*ekhez hasonló kocsiutak többsége magánvállalkozások eredményeként jött létre. Az európai utazók tulajdonképpen egészen a 18. századig a négy évszázaddal korábbi „útforradalom" során kiépült utakon közlekedtek.



Az Alpok nyugati hágóitól Rómába vezető Via Francigenát, vagyis a „francia utat" a középkorban a kereskedők és a zarándokok egyaránt igen gyakran használták. Az itt látható, Montefiasconéhoz közeli, Rómától 110 kilométerre eső szakasz megegyezett az ókori római Via Cassiával, melynek kivitelezése és karbantartása kifogástalan volt, így még a középkor végén is alkalmas volt a szekerekkel való közlekedésre.

5 Iparcikkek kereskedelme

Ipari régiók

Itt az ideje, hogy a vásárlóktól és a kereskedelem különböző módozataitól figyelmünket az elkészített és más-más területekre szállított árucikkekre fordítsuk. Bár egyszerűbb gyapjú- és vászonárukat otthon is szőttek, továbbá egyszerű edényeket és vastárgyakat a késő középkori Európa nagy részén készítettek, a távolsági kereskedelem által szállított textíliákat, fazekasárukat és vasárukat egy-egy adott helyen gyártották. A távolsági kereskedelemben részt vevő árucikkeket gyártó iparosok elsősorban Dél-Németalföldön és Észak-Itáliában, illetve a 15. századtól a délnémet területeken koncentrálódtak.

Dél-Németalföld bizonyos értelemben a középkori Európa ipari központja volt. A tengerparti Calais és Sluys városaitól a Rajna menti Kölnig húzódó hosszúkás területen hatalmas mennyiségű árut állítottak elő. A vidék a 15. századig politikailag igen megosztott volt, így az iparvidéken Flandria, Hainault, Namur Grófsága, Brabant hercegsége, a cambrai liege-i és kölni egyházmegye, Tournai és Aachen városa, továbbá délen részben Artois, északon pedig a Holland grófság osztozott. Ezen a területen állították elő a legfinomabb európai textíliákat, ám emellett nagy mennyiségű olcsó gyapjú- és vászonáru is készült itt. A tömegcikknek szánt egyszerűbb falikárpitok mellett a legkülönlegesebb szőtteseknek és szőnyegeknek is Dél-Németalföld volt a szülőföldje. Különféle réztárgyak is szintén itt készültek a legnagyobb számban. A vasfeldolgozás is jelentős volt: páncélokat és jó minőségű kardokat készítettek. A terület híres volt az ónedénygyártásról, továbbá itt helyezkedett el a középkori Európa egyetlen nagy tömegben kiaknázható kőszénlelőhelye. Dél-Németalföld volt az európai művészek gyűjtőhelye is. A leghíresebb középkori festők és miniaturisták közül is többen itt dolgoztak, akárcsak az olcsóbb művészeti tárgyak és egyszerű kiadású könyvek gyártói. Az olcsó könyvkiadás tovább folytatódott, sőt még nagyobb erőre kapott, amikor feltalálták a mozgatható betűkkel rendelkező nyomdagépet.

A délről a Siena–Perugia–Ancona-vonallal határolt észak-itáliai terület volt a másik nagy iparvidék. Az itt gyártott árucikkek mennyisége és sokfélesége ugyanolyan kiemelkedő, mint Dél-Németalföld esetében. Ezt az észak-itáliai területet az Appenninek vágta ketté. Politikailag is megosztott volt, bár a 15. századra az addig többnyire független városállamokat Milánó, Velence és Firenze kebelezte be, így a terület irányítása tulajdonképpen e három város kezében összpontosult. A kiváló minőségű itáliai gyapjútermékeket csak Flandriából és Brabantból származó társaik múlták felül. Egyszerűbb gyapjúcikkek, vásznak, pamutok és pamutbársonyok is készültek itt, emellett különleges selyem- és bőrtermékek kerültek ki a helyi műhelyekből. Az itáliai vasipar volt az európai páncélpiac legnagyobb ellátója. Mindezek mellett a területen üveggyártás, igényes fazekasipar, illetve szappan- és papírgyártás is

A szemközt látható csendélet egy Szűz Mária-oltárképből származik, amelyet Rogier van der Weyden egyik tanítványa készített, nagy gondot fordítva az árnyékok, a perspektíva és a különböző anyagok ábrázolására. Az elhúzott függöny mögött egy könyvtárszoba falmélyedése válik láthatóvá, háttérben az egymásra halmozott könyvekkel. A zár nyitva, a védőborítás lazán lóg. Az ablakmélyedésben található egy vizeskancsó is, illetve egy tál a kézmosáshoz. A törülköző díszesen faragott tartón lóg. Az 1460-as években az ábrázolt tárgyak mindegyikét Dél-Németalföldön is gyártották: a rézkancsókat és -tálakat a Meuse völgyében, azon belül is elsősorban Dinant-ban (lásd 269. oldal), a könyveket Bruges-ben, a különböző textíliákat pedig rengeteg környékbeli településen.





A jelen fejezetben említésre kerülő települések és árucikkek többsége megtalálható a három nagy ipari régiót ábrázoló térképeken. A középkori Európa legjelentősebb forgalmát bonyolító észak-itáliai kereskedelem az ipari termeléstől függött, illetve tovább ösztönözte azt (szemközti oldal). Az Ypres és Köln közötti vidéken még nagyobb volt az ipar koncentrálódása (fent). A 14. századtól a délnémet területek (jobbra) is egyre nagyobb ipari jelentőségre tettek szert.



folyt. A művészek számára ez a terület is csábítónak bizonyult. A leghíresebb középkori festők többsége is itt alkotott, bár igen jelentős volt az olcsóbb, többnyire exportra gyártott műtárgyak és könyvek előállítása is. A mozgatható betűkkel rendelkező nyomdagép feltalálását követően a könyvgyártás még nagyobb erőre kapott, akárcsak Dél-Németalföldön.

Az Alpok és a Majna között elhelyezkedő, harmadik ipari régió viszonylag későn tett szert kiemelkedő jelentőségre. Az itt előállított termékek nagy részét Dél-Németalföld és Észak-Itália műhelyeiben egyaránt gyártották. Itt is fontos volt a textilipar – a vászon és pamutbársony előállítása itt öltötte a legnagyobb méreteket. A középkor vége felé ez a terület vált Európa legjelentősebb fémipari központjává. A rézművesség fejlődött, a vasipar pedig Felső-Pfalzot a késő

középkor Ruhr-vidékévé tette. Egyedi és olcsó páncél egyaránt készült itt, továbbá megkezdődött a papírgyártás. A mozgatható betűkkel rendelkező nyomdagépet itt találták fel, és az újítás innen terjedt el szerte Európában. A fa-, bőr-, üveg- és agyagművesség egyaránt termelt árukat a kereskedelem számára.

A három ipari régiót a Rajna-vidék, a Rhône völgye és az egyre jelentősebbé váló alpokbeli hágók kapcsolták össze, így szinte egybefüggő területet alkotott az Északi-tengertől a Földközi-tengerig, vagyis Umbriától Holland tartomány déli részéig, mely nagyjából megegyezik Jan de Vries kora újkorra vonatkozó városi övezetével, illetve a mai földrajztudósok által „kék banánnak" keresztelt régióval (lásd 390. oldal). Ezen a széles övezeten kívül jelentős ipar működött egyes fővárosokban is, például az övezettől északra fekvő Londonban, a nyugatra elterülő Párizsban, továbbá a délre elhelyezkedő Rómában, Nápolyban és Palermóban. Az övezeten belül és kívül fekvő európai fővárosok tulajdonképpen ipari városoknak is tekinthetően egyben, hiszen az uralkodói udvar a városban, illetve annak közvetlen közelében erős felvevőpiacot generált a luxuscikkek számára. A helyi udvarok által képviselt vásárlóerőnek köszönhetően a kezdetben csak helyi piacra termelő műhelyek egy része később megkezdte az exportra termelést is. Az *opus anglicanum* londoni hímzői, a párizsi elefántcsont-faragók, a milánói páncélkészítők és a brüsszeli kárpitszövők kezdetben mindannyian csupán helyi piacra termeltek, ám szépen lassan Európa különböző területeire exportálták termékeiket. Az udvar más jellegű iparágak kialakulását és megerősödését is ösztönözte. Minden uralkodói székhelynek megvoltak a saját arany- és ezüstművesei. E központoknak más speciális termékekre is szükségük volt – a párizsi egyetemi negyedben például számtalan pergamengyártó tevékenykedett.





Mivel a firenzei Arte della Lana, vagyis a textilgyártók céhe kizárólag birkák gyapjának feldolgozásával foglalkozott, nem meglepő, hogy az Orsanmichele-templom falán elhelyezett címerükön egy bárány – Isten báránya – látható.

A luxuscikkek iránt mutatkozó fokozott igénynek köszönhetően nemcsak a nagyobb városokban, hanem vonzáskörzetükben is kialakult a termékek felvevőpiaca. A toszkán gyapjút, a luccai selymet és a faenzai kerámiát kezdetben főként az észak-itáliai nemesség vásárolta, és csak később kezdték árulni őket Európa más vidékein. A dél-németalföldi fejedelemségek nemesi vásárló rétege hasonlóképpen igen jelentős befolyást gyakorolt a legjobb minőségű flandriai gyapjútermékeket gyártó műhelyek felvirágzására. Mindez azután is folytatódott, hogy a vásárlóképes nemesek többsége a 15. században a burgund udvarba költözött. Bruges, majd később Antwerpen kikötővárosa tevékeny részt vállalt a Brugesben székelő udvar igényeinek kielégítését célzó importtevékenység lebonyolításában. Nem meglepő tehát, hogy a 15. század végi Antwerpen iparosai egyaránt foglalkoztak az importált cukor finomításával, az importált selyem szövésével, az importált gyémántok csiszolásával és az importált szőrmék kikészítésével. Emellett jelentős volt az itáliai importot helyettesítő helyi kerámiagyártás.

Most pedig rátérünk a legjelentősebb iparágakra, és egyenként megvizsgáljuk őket, kezdve a textíliák, gyapjú, selyem, vászon, pamut, pamutbársony és papír gyártásával, majd ismertetve a fém-, azon belül is a réz- és vasművességet, különös tekintettel a páncélzatgyártásra. Végül, de nem utolsósorban szót ejtünk az üveg- és szappangyártásról, a fazekasságról, a műkincsek, falikárpitok, hímzések készítéséről, az elefántcsont-faragásról, a kéziratok illusztrálásáról, illetve a festők és szobrászok tevékenységéről.

Gyapjútermékek

Az Ibériai-félszigettől Lengyelországig egész Európában rengeteg különféle minőségű gyapjúterméket állítottak elő, ám a legkülönlegesebbeket – melyeket csak császárok, királyok, pápák, udvaroncok, püspökök, hercegek és a városok arisztokráciájának legfelső rétege engedhetett meg magának – csak egy-egy területen gyártották. Ennek ellenére nem csupán a legfinomabb textíliák kerültek bele a „nemzetközi" kereskedelem vérkeringésébe; az olcsóbb tömegcikkek egy része is igen széles körben elterjedt. A 13. század végéig a Földközi-tenger térségében élők gyapjút Németalföldről és Angliából importáltak nagyobb mennyiségben.[1]

Németalföld déli része volt az az európai terület, ahol a legnagyobb mennyiségben gyártottak elsőrangú textíliákat. A nehéz gyapjúszövetek előállításának fénykora a 13. század végére és a 14. század elejére esett, ám a *Tacuinum Sanitatis* lombard illusztrátora az 1390-es években a „gyapjúruházat" címszóhoz egy szabót és egy ruhákat próbáló vásárlót festett, a magyarázó felirat pedig így szólt: „a legjobbak Flandriából származnak". A terület gazdasági központjába, Bruges-be látogató Pedro Tafur 1438-ban a következőket jegyezte fel: „Az egész világról érkeznek ide árucikkek, így nem szűkölködnek semmiben, cserébe kétkezi munkájuk elvégzéséért. Szerte a világba szállítanak innen termékeket, többek között gyapjút, melyből itt bőséges mennyiségű található."[2]

A 12. században a gyapjúszövetgyártás legfontosabb dél-németalföldi központjai a flandriai Arras, Douai és Lille, a hainault-i Valenciennes, továbbá Cambrai és Tournai voltak. Arras, kikötőjének, Montreuilnak köszönhetően fontos kereskedelmi központnak számított a korban. A feldolgozandó gyapjú nagy része Angliából érkezett Németalföldre, bár ekkorra már az angol gyapjúgyártás is virágzott. Stamford, Lincoln és Oxford iparosai az angol gyapjúból



A térkép megmutatja, hogy Északnyugat-Európában hogyan koncentrálódtak a textilgyártó városok, illetve hogy alakult a szerepük a 12. és a 15. század között eltelt időszakban. A Köln városát a tengerparttal összekötő információs csatornákat is jelöltük. Sok 12. századi textilgyártó város az Arras-ba és Montreuil-be vezető déli útvonal mellett feküdt, míg a később jelentőssé váló települések inkább a Bruges-be tartó északi út közelében helyezkedtek el. Néhány kevésbé jelentős település nincs feltüntetve.

drágább és közönséges szöveteket egyaránt készítettek, és többnyire ugyanazokra a piacokra szállították őket, mint a németalföldiek az általuk készített textíliákat. A 13. század elején a textilgyártás központja északabbra húzódott, Gent, Ypres és Flandria környékére, ám ez nem jelentette azt, hogy Douai elvesztette volna korábbi jelentőségét. Ezzel egyidőben a Németalföldön futó információs csatorna is északabbra tolódott. A legfőbb kereskedelmi központ szerepét Bruges vette át Arras-tól, és egészen a 15. század végéig – Antwerpen felemelkedéséig – meg is őrizte. A textilgyártó városok jelentősége azonban e három évszázad alatt állandóan változott.[3]

A 13. század folyamán a gyapjúgyártás egyre nagyobb és nagyobb méreteket öltött Északnyugat-Európában, mígnem a 14. század elején elérte csúcspontját. Míg a délre exportált angol gyapjú mennyisége már az 1290-es években csökkenő tendenciát mutatott, a Gentből és Ypres-ből külföldre szállított textília mennyisége növekedett. 1320 körül azonban az olcsóbb gyapjú eladási rátája esni kezdett, ami olyan érzékenyen érintette Ypres-t, hogy egy egész városrész hanyatlásnak indult. Az olcsó textíliák a helyi piacokon természetesen továbbra is keresettek maradtak, ám „nemzetközi" jelentőségük – egy-két terméktől eltekintve – csökkent. A kivételek közé tartozott például a norwichi *worsted* szövet, illetve a hondschoote-i *sayes*, de ezeket sem a Földközi-tenger térségébe, hanem elsősorban a Balti-tenger vidékére szállították. A külföldi eladásra szánt különlegesen jó minőségű textíliák gyártása a középkor végéig folytatódott (Gent jelentősége végig kiemelkedő maradt), ám a termelés volumene visszaesett.[4] A politikai krízis, amely a flamand textilipar hanyatlásához



Miután pápai kézbe került Perugia irányítása, 1536-ban a városi céhekre vonatkozóan új szabályokat vezettek be. Amikor a textilgyártókat érintő rendelkezéseket összeírták a gyapjúkereskedők céhe számára, az iratra egy koronás griffmadár került, mely egy bálába csomagolt, szorosan összekötözött, szállításra kész szövettekercsen áll (szemben).

Az ypres-i és Ypres környéki középkori textilipar volumenét jól tükrözte a posztócsarnok. Az épület, mely 1304-ben nyerte el végleges formáját, az első világháború során elpusztult. Hozzátoldásra és modernizálásra nem volt se szükség, se lehetőség, hiszen a vidék jelentős gyapjúipara nem sokkal a csarnok befejezése után összeomlott, és sosem tudott újra magához térni. A lent látható lavenhami gyapjúcsarnok ugyanazt a funkciót töltötte be, mint ypres-i társa, ám méretei világossá teszik a 13. századi Flandria városi textilipara és a 15. századi Anglia falusi gyapjúgyártása közötti különbséget.

vezetett, nem érintette a szomszédos Mechelent (Malines), illetve Brabant városait – többek között Brüsszelt és Leuvent –, ahol a termelés már az 1270-es, 1290-es években nőni kezdett. Az 1320-as évektől kezdve egy generáción át ismét növekedett az előállított textíliák mennyisége. A 14. század végén Angliában újra megkezdődött az elsőrangú gyapjú előállítása, melyet a százéves háború kirobbanása után szigorú védővámok támogattak. Brabant és Anglia gyártói átvették a Flandriában kialakított módszereket, és arra törekedtek, hogy minél több szakképzett munkást csábítsanak a területükre. Az angol gyapjú jelentős része azonban feldolgozatlanul hagyta el a szigetországot, majd Németalföldre – azon belül is elsősorban Antwerpenbe – szállították, ahol megmunkálták és befestették. A kész áru értékesítését angolok bonyolították. A kontinens kifinomultabb eljárásaira való hagyatkozás az angoloknál egészen a 17. századig fennmaradt. Az árunak a feldolgozás következtében jelentkező – akár 50%-os – értéknövekedése neheztelést váltott ki Angliában. Ezzel egy időben ismét egyre nagyobb mennyiségű nehéz gyapjúszövetet szőttek Fland-



[illegible]

In nomine sce et in-
diuidue trinitatis
pris et filij et spus
sci . am . anno dni millio qua
tricentesimo tercio. Indictione
undecima tpr dni Bonifacij



riában. A megnövekedett gyártás azonban nem a régi gyapjúgyártó központokban (Ypres, Gent) összpontosult, hanem kisebb városokban, mint például a Leie (Lys) völgyében elhelyezkedő Wervikben (Wervicq) és Courtrai-ben. A Leie völgyének településeiben készülő „új szövetek" gyártásához a láncfonal és a vetülékfonal egyaránt rövidebb, kártolt és fonókerékkel font gyapjúból készült, aminek következtében a régi textilgyártó központokhoz képest fele akkora költséggel is jó minőségű textíliákat tudtak előállítani.[5] Nem meglepő tehát, hogy az Alberti-vállalatok és más toszkán vállalkozók segítségével a Leie völgyében készült, „vervins" néven ismertté vált duplaszéles fekete gyapjúszövet gyorsan meghódította a Földközi-tenger piacait Lisszabontól a Fekete-tengerig és Tunisztól Alexandriáig. A század végén a barcelonai Datini-vállalat, melynek fióküzletei Valenciában és Mallorcán helyezkedtek el, körülbelül 1600 „vervins" kereskedelmét bonyolította. Ez kicsit meghaladta a Pratóból és Firenzéből származó gyapjútermékek számát.[6] Ugyanez volt megfigyelhető Brabantban is: a textilgyártás jelentősen fejlődött a kisebb városokban, mint például Lier-ben, Diest-ben, a délebbre fekvő Zoutleeuw-ben (Leau) és Tienenben (Tirlemont), ám eközben a termelés látványosan visszaesett Brüsszelben, Leuvenben és a többi nagy központban. 1425-ben a leuveni posztócsarnokot már olyan ritkán használták, hogy végül átadták az új egyetemnek, melynek központi adminisztrációs szervei a mai napig az egykori csarnok épületében tevékenykednek. A 15. században a Holland tartomány déli részén fekvő kisvárosok, többek között Leiden és Delft kezdett növekedni.[7] Az újjáéledő angol textilgyártás is elsősorban olyan kisebb településeken koncentrálódott, mint a cotswoldsi Stroud és Castle Combe, a suffolki Long Melford és Lavenham, illetve a yorkshire-i Ripon és Halifax.[8]

A középkori Európa másik fontos textilgyártó vidéke Toscana volt. Prato, Pistoia, Siena, Arezzo és Volterra gazdasági életében a gyapjúszövetgyártás játszotta a legfontosabb szerepet, a terület legjelentősebb városa pedig Firenze volt. Giovanni Villani 14. század közepe előtti leírásából kiderül, hogy a kereszt alakú Firenze középpontjában a gyapjúszövetgyártók céhének főhadiszállása, az Arte della Lana kapott helyet. Villani úgy érezte, hogy ez jól szimbolizálja a gyapjúfeldolgozásnak a város életében betöltött kiemelkedően fontos szerepét. Villani szerint az 1330-as években nem kevesebb mint 30 ezer firenzei lakos megélhetése függött a textilipartól, ami kimagaslónak tekinthető, ha meggondoljuk, hogy a város összlakossága körülbelül 100 ezer fő lehetett. Bár ma a 100 ezer lakossal rendelkező települések már nem számítanak különösebben nagy városoknak, a 14. század első harmadában Firenzén kívül csak Velence, Milánó és feltehetőleg Genova büszkélkedhetett ennyi polgárral. Csak Konstantinápolyban és Párizsban éltek még ennél is többen. A 14. századi mércével hatalmasnak számító Firenzében tehát a lakosság egyharmada egy bizonyos tevékenységből, a gyapjúszövetek gyártásából élt. És nem is akármilyen gyapjúszöveteket gyártottak itt! Az előállított textíliák többsége az arisztokraták által generált felvevőpiacra szánt elsőrangú, luxuscikknek számító áru volt. Az 1330-as években évente nagyjából 80 ezer tekercs szövetet állítottak elő, melynek összértéke Villani szerint 1,2 millió aranyforint volt. Ez az összeg az angol és a francia király évi jövedelmeinek együttes összegével volt egyenlő.

Amikor nem sokkal 1450 után a VII. Károly és XI. Lajos idején Franciaország kincstárnoka címmel rendelkező Étienne Chevalier megfesttette portréját az akkoriban a legjobb francia festőnek számító Jean Fouquet-val, a legfinomabb gyapjúból készült vörös köpenyét öltötte magára (szemben). Ezzel egy időben Petrus Christus festményén csodálatos skarlátszín ruházatban, gazdag bruges-i aranyművesként örökítette meg Szent Eligiust (lásd 122. oldal). Ennél már csak az angol király, illetve a burgund herceg által viselt finom bársonyszövetek voltak drágábbak.

A luxuscikkek körébe tartozó szövetek előállítása Villani korában újdonságnak számított.[9] A 14. század elején Firenze nagyobb mennyiségű, ám kevesebb összértékű szövetet gyártott, mint az 1330-as években. A viszonylag olcsó gyapjú tömegtermelésének kialakulásában az Appenninek és a Chianti dombság lejtőin, az Arno-völgy és a Prato Magno rétjein és a Vallombrosa erdősége felett fekvő fennsíkon legelő birkanyájak játszották a legnagyobb szerepet. A termelést tovább növelte a Földközi-tenger nyugati vidékeiről importált gyapjú, melyet elsősorban olyan területekről hoztak be, ahol a transzhumáló legeltetés elterjedt volt.[10] Ennek az olcsó gyapjúnak a kereskedelme a 13. században igen jelentős volt. 1225-re Velencébe, 1237-re Palermóba, 1252-re pedig Raguzába (Dubrovnik) is eljutott, a Földközi-tenger vidékének piacain pedig sikeresen vette fel a versenyt Németalföld és Anglia gyapjútermékeivel.

A firenzei luxusszövetek gyártása azonban nem közvetlenül az olcsóbb textíliák tömeggyártásából alakult ki. Valójában a Calimala-céh által tömörített, exporttal és importtal egyaránt foglalkozó firenzei kereskedők tevékenységének köszönhetően jött létre. A 13. században ezek a vállalkozók egyre gyakrabban importálták a városba elsőrangú *panni franceschi*t, melyet a champagne-i vásárokon szereztek be. Mivel e szöveteket Franciaországban vásárolták, „franciának" nevezték őket, annak ellenére, hogy többségük Dél-Németalföldről származott, és flamand kereskedők szállították a champagne-i vásárokra. A 13. század folyamán a toszkán kereskedők egyre gyakrabban fordultak meg Flandriában, így a flamand kereskedők egyre ritkábban keltek útra a champagne-i vásárok felé. A textilgyártók a hosszú utazást elkerülve a dél-németalföldi városok posztócsarnokaiban közvetlenül adhatták el áruikat az itáliai kereskedőknek. A 13. század végén és a 14. század elején Ypres városa rendelkezett az egyik legnagyobb posztócsarnokkal. Az épület sajnos elpusztult az első világháború alatt. Bruges posztócsarnokában mindenféle németalföldi területekről származó textília megtalálható volt. A 14. század elején a Calimalával üzleteket bonyolító firenzei del Bene és más vállalatok ugyanazt, az igencsak sikeresnek bizonyuló eljárást követték. A firenzei igazgatóság megbízta a vállalat Franciaországban tevékenykedő állandó képviselőjét, hogy vásároljon *panni franceschi*t, és szerezze meg az üzlet lebonyolításának fedezéséhez szükséges váltókat. Az áru egy részét Firenzében értékesítették, a maradékot pedig az egyik leggazdagabb európai királyság központjába, a firenzei üzletemberek egyik legfőbb exportpiacának számító Nápolyba küldték, a vállalat ott dolgozó állandó képviselőjének. A del Bene nápolyi ügynökének többnyire annyi volt a feladata, hogy a bevételt váltók formájában eljuttassa Firenzébe. Ahogy a társaság franciaországi képviselője „szakosodott vásárlónak" tekinthető, a nápolyi udvart és a városi kiskereskedőket jól ismerő nápolyi ügynök „szakosodott eladó" volt. A legdrágább textíliák, melyeket a del Bene Firenzében értékesített, Douai, Mechelen és Brüsszel gyártóitól származtak. A következő árkategóriába tartoztak a champagne-i Châlons-sur-Marne-ban előállított szövetek, melyek már-már teljesen „francia" textíliának tekinthetők, és amelyeket igen magas áron kínáltak megvásárlásra. Ezután következtek ár szerint csökkenő sorrendben a következők: a genti, az ypres-i (jobb minőségű), a lille-i és az alost-i szövetek, ám még ezek is igen drágának számítottak. Míg a del Bene fla-

mand és brabanti textíliákat importált Firenzébe, a Bencivenni-társaság olcsó firenzei szöveteket szállított Velencébe. Még a Bencivenni által árusított legdrágább firenzei textília is sokkal olcsóbb volt a del Bene által importált legolcsóbb lille-i és alost-i, illetve a másodosztályú ypres-i szöveteknél – általában nem haladta meg az utóbbiak értékének felét.

A 13. században az itáliai kereskedők (akik között jelentős számban találhatunk firenzeieket) az angliai gyapjúvásárlás terén megelőzték a flamandokat. Az itáliaiak közvetlenül a birkanyájak tulajdonosaitól, vagyis abbéktól és nemesektől – többek között Hereford és Lancaster earljeitől – vásárolták meg a gyapjút, melyet később Flandriában értékesítettek. Amikor az 1320-as évek gazdasági válsága tönkretette a flamand textilgyártást, a továbbiakban nem volt szükség ugyanolyan mennyiségű angol gyapjúra, így a firenzei vállalkozók (például a Bardi- és a Peruzzi-társaság) már nem tudták ide szállítani az angol gyapjút. A változást hamarosan előnyükre fordították, és az angol gyapjút elkezdték Firenzében értékesíteni. A firenzei mesterek a nyersanyagból az egyre nehezebben beszerezhető németalföldi textíliák mintájára elsőrangú szöveteket állítottak elő. Ezeket az itáliai utánzatokat összefoglaló néven *panni alla francescá*nak nevezték. Mivel a legdrágább behozott gyapjú Douai-ból származott, a legelőkelőbb kész szövet is innen kapta a nevét: *a modo di Doagió*nak hívták. Árban ezután következett az *a modo di Mellino* és az *a modo di Borsella* (vagy más néven az *a Borsella*). Az előbbi a mecheleni, az utóbbi a brüszszeli szövetek mintájára készült. Sok flandriai és brabanti textilgyártó mester Firenzébe települt, ahol létrehozták a Szent Barbaráról elnevezett testvériséget, melynek még a 15. században is több száz tagja volt.[11]

A németalföldi textilimport továbbra is fennmaradt, ám volumene és jelentősége csökkent. Giovanni Villani becslései szerint a Calimala-céh az 1330-as években körülbelül 10 ezer tekercs németalföldi szövetet importált évente Firenzébe, míg a városban szőtt textíliák mennyisége ekkor már elérte az évi 80 ezer tekercset. Mivel Villani – apja nyomdokait követve – a Calimala egyik legsikeresebb tagja volt, adatai feltehetőleg helytállóak.

Ezután Firenzében két különböző minőségű szövetet gyártottak. Az egyik a legfinomabb angol gyapjúból készült a Földközi-tenger partvidékének előkelő piacai számára, és hamarosan levetkőzte utánzat mivoltát, mindenki teljes jogú, egyedi textíliaként emlegette. Mivel a gyártók többsége San Martino környékén csoportosult, a szövet *panna di San Martino* néven vált ismertté. A másik szövetfajta, amely Firenzében készült, az olcsóbb, tömegtermelésben készülő *panna di garbo* volt. Ezt egyszerűbb földközi-tengeri gyapjúból gyártották. A firenzei kereskedelem magját tehát ezután is a textíliák, azon belül is elsősorban a gyapjúszövetek alkották.

Bár Firenze volt közülük a legnagyobb és legsikeresebb, sok más toszkán város is bekapcsolódott a textilgyártásba, illetve az ehhez csatlakozó „nemzetközi" kereskedelembe. Akárcsak Firenzében, a francia és flamand szövetek importjának kialakulása Sienában is megelőzte a város saját textiliparának kifejlődését. A legkorábbi fennmaradt sienai üzleti levelek némelyike – a Tolomei-vállalat 1260-as években keletkezett iratai közé tartozók – a társaság állandó champagne-i képviselőjét utasítja, hogy vásároljon külföldi textíliákat és ezeket küldje Sienába.[12]





A textilgyártás első lépéseként a birkákat meg kellett nyírni. A jobb oldali kép egy huszadik századi birkanyírást ábrázol, mely nem sokban különbözik a 14. századi firenzei Libro di gabell*éban megörökített hasonló eseménytől.*

Az Arno völgyében, Firenze közvetlen szomszédságában fekvő Prato volt Francesco Datini szülővárosa. A 14. század végének és a 15. század elejének kedvezőtlen üzleti klímája ellenére is hatalmas vagyonra szert tett Datini az a középkori kereskedő, akinek életéről a legtöbb adat áll rendelkezésünkre. Üzleti birodalmának magvát Pratóban működő két textilgyártó vállalkozása és kelmefestő üzeme adta.[13] E vállalatok feljegyzései világossá teszik, hogy a város, illetve a várost övező vidéki terület milyen nagy mértékben függött a gyapjúszövetgyártástól. Prato életében mind a mai napig kiemelkedően fontos szerepet játszik a textilipar. A textilgyártók társasága ma is abban az épületben gyűlik össze időről időre, amely egykor a középkori Arte della Lana tulajdonát képezte. A város egy textilipari technikai testülettel is rendelkezik („Istituto Tullio Buzzi"), mely igyekszik életben tartani, illetve továbbfejleszteni azon képességek mai megfelelőjét, amelyek fontos szerepet játszottak abban, hogy a 13. századtól kezdve a toszkán szövetek mindenhol keresettek lettek. A történész ilyenkor azon morfondírozik, nem csak álmodik-e.

Bár a késő középkori gyapjúszövetgyártást Németalföld, Anglia és Toscana iparosai uralták, azért máshol is készültek elsőrangú textíliák. A châlons-i szöveteket a champagne-i vásárokon értékesítették, ahonnan a 13. században főleg Bécsbe, a 14. század folyamán pedig Firenzébe szállították őket. A 15. század második felében Normandiában is készültek kiváló minőségű textíliák. A roueni szöveteket a brüsszeliek elfogadható másaként tartották számon.

Az elsőrangú, luxuscikknek számító szövetek mellett egyszerűbb textíliák is készültek Európa-szerte, melyek a „nemzetközi" kereskedelem segítségével számos helyre eljutottak. Ezeket még a 13. században is nagyjából ugyanazokon a területeken állították elő, mint a legelőkelőbb szöveteket. Párizsban és St-Denis-ben ugyanakkor *biffes* néven közepes árkategóriába tartozó textíliákat is gyártottak, melyek a champagne-i vásárok közvetítő szerepének köszönhetően Dél-Európába kerültek. A 13. században kaphatók voltak a toscanai Sienában, Firenzében és Pisában, az észak-itáliai Velencében, Bolognában és Genová-

ban, a spanyolországi San Sebastianban és Perpignanban, továbbá Portugáliában. A *biffes* körülbelül negyedannyiba került, mint a legfinomabb skarlátvörös szövetek, és feleannyiba, mint az Ypres-ből és Douai-ból származó elsőrangú textíliák, ám még így is kétszer annyi pénzt kértek el érte, mint a Valenciennes-ben, St Omer-ben és Firenzében gyártott legolcsóbb textiláruért.[14] A 14. század második felétől a dél-németalföldi olcsó szövetek gyártása tulajdonképpen teljesen megszűnt,[15] nem úgy, mint a hagyományosan nagy tömegben előállított *panni de garbo* termelése, mely Firenzében is képviseltette magát – igaz, sokkal kisebb mennyiségben, mint korábban. Eleddig még nem szóltunk a Pó völgyének igen nagy volumenű olcsó gyapjúszövetgyártásáról. Míg a toszkán szövetgyártás a 14–15. században egyre jelentéktelenebbé vált, a lombardiai textilipar egészen a 15. század közepéig virágzott, ekkortól ugyanis a nyersanyagot jelentő spanyol gyapjú utánpótlása akadozni kezdett.[16] A Földközi-tenger partvidékén is jelentős szövetipar alakult ki Provence-tól Katalóniáig, azon belül is elsősorban Perpignan környékén.[17] Az eddig említett területeken kívül nemigen akadt olyan európai vidék a késő középkorban, amelynek gyapjúszövete „nemzetközi" piacokra került volna. Szilézia kivételnek tekinthető – a 13. században Boroszlóba vándorló vallon gyapjúszövők által készített szövetek Európa keleti felében igen népszerűnek számítottak.

A gyapjúszövetek előállítása

Mielőtt a szöveteket tekercsbe göngyölve a piacokon és a boltokban árulni lehetett volna, a nyers gyapjúnak rengeteg kezelési eljáráson kellett átesnie. A különböző európai piacokat megcélzó, legkiválóbb minőségű szövetek gyártásában szigorú munkamegosztás volt megfigyelhető.[18] Az egyes munkafolyamatok elvégzéséről egy-egy, képzett munkásokból álló csoport gondoskodott. Az olcsóbb textíliák esetén a gyártás során kevesebb hangsúlyt fektettek a munkamegosztásra. A luxuscikknek számító szövetek gyártását mindenhol egy-két vállalkozó irányította, akik jelentős mennyiségű – befektetésre alkalmas – forgótőkével rendelkeztek. Villani korában Firenze körülbelül 30 ezer lakosának megélhetése függött a textilipartól, melynek irányítását teljes egészében az Arte della Lana kétszáz tagja tartotta a kezében. Ezek a vállalkozók szerezték be a nyersanyagokat, és ők voltak azok, akik a készterméket értékesítették. Bár a termelőeszközök nem az ő tulajdonukat képezték, a többlépcsős feldolgozási folyamat során végleges formát elnyerő anyaggal ők rendelkeztek, és ők fizették ki a munkát elvégző kártolók, szövők, fonók, nemezelők és festők munkadíját. A vállalkozók feladata abban rejlett, hogy a legjobb gyapjút vásárolják meg, a legjobb munkásokkal kössenek szerződést, továbbá, hogy folyamatosan ügyeljenek az áru megfelelő minőségére és gondoskodjanak a késztermék értékesítéséről.

A gyártók raktárába kerülő nyers gyapjút először is kiválogatták, majd sulykolták, ezután pedig megtisztították. A sulykolás volt az első lépése annak a folyamatnak, melynek során a rostszálakat alkalmassá tették a fonásra. Ha a tisztítás során a természetes zsiradékokat teljesen kimosták a gyapjúból, akkor újra kellett zsírozni, hogy könnyebben kezelhető legyen. Miután a raktár dolgozói kiválogatták, megtisztították és bezsírozták, a gyapjút továbbküldték, hogy – minőségtől, illetve a későbbi felhasználás módjától függően – kártolással előkészítsék a fonásra. A durva tapintású, hosszú szálú gyapjút hosszú szegű gereben-

nel finomították, míg a lágy, rövid szálú gyapjút rövid fogú fakártolóval tették megmunkálhatóvá. A kártok minden valószínűség szerint a 12. században alakultak ki Dél-Európában – talán az Ibériai-félsziget területén. A durva tapintású, hosszú szálú fésűsgyapjú szöveteket célszerű volt teljes egészében gerebenezett gyapjúból készíteni. Míg a finom tapintású, bársonyos gyapjúszövetek készítésekor láncfonalnak (más néven felvetőszál) hosszú, gerebenezett gyapjút, vetülékfonalnak (más néven keresztszál) pedig kártolt gyapjút használtak.

Amikor a többségében női gerebenezők és kártolók végeztek munkájukkal, a gyapjút visszaszállították a raktárba, ahonnan továbbküldték a fonómunkásoknak. A munka teljesítéséhez rengeteg fonómunkásra volt szükség, így a fonást gyakran a textilgyártó város környékén elterülő vidéki területeken végezték. Datini egyik textilgyártó vállalkozása nem kevesebb mint 770 pratói és Prato környéki fonómunkást alkalmazott. Döntő többségük nő volt.[19] A fonás részben még a 15. században is kézzel folyt, ugyanis úgy tartották, hogy a kéziorsó használatával jobb fonalat lehet előállítani. A korábban csak a selyem-, a pamut- és a gyapjúfonál csévélésére alkalmazott kerekek a 13. században váltak igazi fonókerekekké, melyek segítségével háromszor olyan gyorsan és harmadannyi költséggel tudtak fonalat fonni, mint a kéziorsót használva. Mivel a kézzel font fonalat jobb minőségűnek tartották, a legkülönlegesebb textíliákat a középkor végéig kézzel készítették, míg a kevésbé előkelő szövetek esetében csak a láncfonalat fonták kézzel, a vetülékfonalat pedig fonókerékkel. Az elkészült fonalat ezután visszavitték a raktárba. A fonómunkások a beérkezett fonal súlyának arányában kapták a fizetségüket.



A Meister des Hausbuchs által egy 15. századi német fonókerékről készített rajzon jól látható, mekkora változáson ment át a szerkezet a két évszázaddal korábban történt első megjelenése óta. A fejlett, ám továbbra is kézzel hajtott fonókerékkel sokkal finomabb fonalat tudtak készíteni.

Mielőtt a fonalat elküldték volna a szövőmunkásoknak, a hosszú láncfonalakat elő kellett készíteni, és olyan hosszúságúra kellett vágni, amekkora szövetet készíteni akartak belőle. Ezt felvetőgépek segítségével végezték el (lásd 248. oldal illusztrációja). A szövetek hosszát egységesítették a szövet jellege és a szövés helye szerint. A láncfonal előkészítése nem feltétlenül csak a hosszúság leméréséből állt, hanem néhány szál összepödréséből is.

A láncfonalat és vetülékfonalat ezután a megfelelő arányban a szövőmunkásokhoz szállították, akik között többségben voltak a férfiak. Először a láncfonalat küldték el, ugyanis egy-egy szélesebb szövés előkészítése hosszú időt vett igénybe – akár 1200 láncfonalnál is többet kellett használni a munkához. A 15. században a legkülönlegesebb textíliák, többek között a brüsszeli skarlátvörös szövetek elkészítéséhez nem kevesebb mint 3000 láncfonalat használtak fel. A pedállal hajtott, vízszintes szövőszék feltehetőleg a selymek és pamutok feldolgozására használt közel-keleti szövőszékek 10. században kialakult európai változata volt. A 13. században a szövőmesterek körében már elterjedt a duplaszéles szövetekhez használt nagyobb, két ember által hajtott szövőszék is, mely később alakult ki egyszerűbb társánál. A vízszintes, pedállal hajtott szövőszék egészen hosszú szövetek előállítását is lehetővé tette.[20] A késő középkorban a szabványhosszúság 30 és 40 méter között mozgott, ám léteztek természetesen sokkal hosszabb szövetek is, illetve olykor a félhosszú méret is elfogadott volt. Az elképesztően drágának számító szövőszékek a szövőmesterek tulajdonát képezték. A legdrágábbak nem kerültek kevesebbe, mint egy kisebb házikó. Talán épp a munkaeszközökhöz szükséges tőke ma-

gyarázza a férfiszövők magas létszámát.[21] Előfordult az is, hogy a szövőmunkások részletre vásárolták meg szövőszéküket. A 14. század elején Giotto a festményeiből és szobraiból származó jövedelme egy részét olyan vállalkozásba fektette, amely szövőszékeket adott el részletre. Vajon a firenzei harangtorony díszítésében megjelenő szövőszék különleges jelentőséggel bírt számára? A szövőmunkások száma természetesen jóval alatta maradt a fonómunkásokénak. A több mint két méter széles textíliát gyártó, széles szövőszékek működtetésében a mestert egy segéd segítette, aki gyakran nő volt, emellett egy gyerek is dolgozott mellettük, aki a vetélőbe rakta a gyapjúfonalat. Egy hosszú, duplaszéles textília megszövése körülbelül két hetet vett igénybe; ebből több nap a szövőszék felállításával telt el, mely igen bonyolult feladat volt.



Mivel Giotto szövőszékek részletre történő értékesítésével is foglalkozott, bizonyára jól tudta, hogy a szövés elsősorban férfimunka. Épp ezért figyelemre méltó, hogy a firenzei harangtorony – Andrea Pisano által kifaragott reliefére egy szövőmunkásnő ábrázolását tervezte (fent). Elképzelhető, hogy a női alak valójában a szövésben jártas Pénelopé, aki mellett maga Odüsszeusz áll.

A 15. századi angol illusztrátor számára láthatóan sokkal könnyebb volt ábrázolni a vetélőt egyik kezében tartva drága, pedállal működtetett vízszintes szövőszékén dolgozó szövőmunkást, mint a szövéshez kapcsolódó egyéb tevékenységeket. Az alul látható fonókerék azonban a valóságban nem működne, és a kiegyenesített szálak kártolásáról is inkább csak zavaros képet kaphatunk (lent, balra). A műveletet végző nő kezében mintha bontófésű lenne, bár a művész feltehetőleg kártolót akart ábrázolni.

Mivel a drága szöveteket tilos volt gyertyafénynél szőni, a rövid nappalok miatt télen még több volt az elkészítéshez szükséges idő. A téli és nyári munkálatokat átlagolva elmondhatjuk, hogy évente egy-egy szövőszéken körülbelül 25–30 tekercs szövet készülhetett. A szövőmunkásokat a munka elvégezte után egy összegben fizették ki. A szövőmesterek bizonyos értelemben önálló alvállalkozóknak tekinthetők, hiszen ahogy a szövőszék vételárának utolsó részletét is törlesztették, saját munkaeszközzel rendelkeztek. Sokaknak sikerült egy második szövőszéket is beszerezni, sőt egyesek – a tiltások ellenére – egy harmadikra, netalántán negyedikre is szert tettek. Már az egy szövőszékkel rendelkezők is sokkal előnyösebb helyzetben voltak, mint a raktárakban foglalkoztatott munkások, akikre olyan alantas feladatokat bíztak, mint a nyers gyapjú szortírozása, sulykolása és mosása. Gentben a szövőmunkások saját céhvel rendelkeztek. A firenzei szövőmunkások igen sérelmezték, hogy jelentős szerepük ellenére nem tömörülhettek önálló céhbe – eltekintve az 1378-as ciompi-lázadást követő rövid időszaktól.

A megszőtt anyagot ezután kallózásnak vetették alá. A szövetet kisebb méretű, kallóföldes oldattal megtöltött kádakba tették, aztán taposással vagy tenyérrel ütögetve tömörítették. Ez igen időigényes munka volt. A 11. század elején rájöttek, hogyan lehetne gépesíteni a munkafolyamatot, aminek következtében a 12–13. század folyamán széles körben elterjedtté váltak a vízi energiával hajtott kallómalmok. Ezeket a vállalkozók a textilgyártó központ környékén elterülő vidéki területeken, a folyók mellett állították fel. Előfordult, hogy magában a városban is létesítettek a folyóparton kallómalmokat, ám a hajtásukhoz szükséges faütők igen nagy lármát csaptak, így Barcelonában 1255-ben be is tiltották a városi és a város környéki kallómalmok működését. A vízi energiával végzett kallózás gyorsabb és olcsóbb volt, mint a taposás.[22] Ám akárcsak a fonókerekek esetében, úgy vélték, hogy az emberi munkával előállított szövet sokkal jobb minőségű, így a legkülönlegesebb textíliákat ezután is taposással kallózták.

A tömörített szövetek mérete – gyakran teljesen aránytalanul – csökkent. A kallózott szövet harmad olyan hosszú és fele olyan széles volt, mint a kallózás előtti anyag. Hogy visszanyerjék korábbi alakjukat, amíg száradtak, feszítőkampók segítségével egy feszítőkeretre erősítették őket. A hatékonyság érdekében ezt igen lassan kellett végezni. Észak-Európában ezt a munkát a szabadban végezték, a textilgyártó városok közelében. A feszítőkeretekkel teli területek jól láthatóak Gent és Stroud régi látképein. Dél-Európában túlságosan erős volt a napsütés ahhoz, hogy a feszítést a szabad levegőn végezzék el, így a kereteket többnyire kisebb épületekben állították fel. Ezek az épületek általában fából, ritkábban kőből készültek. Az egyik ilyen feszítőcsarnok, más néven *tiratoio* a mai napig fennmaradt Sienában. Ma már igen kevés látható ezekből a házakból, amelyek egykor igen elterjedtek voltak Toscana egész területén. Egy ilyen épület hatalmas beruházást jelentett. Firenzében a feszítőcsarnokok többségét az Arte della Lana közösen birtokolta, ám akadt néhány, mely magánszemélyek tulajdonát képezte. Ilyen volt többek között a szövetgyártásból meggazdagodott Pitti-család feszítőcsarnoka. Ezek az épületek igen jól láthatók a Firenzét ábrázoló régi festményeken is, és mivel alakjuk igen hasonlított az ipari forradalom korára jellemző textilüzemekére, néhány korai gazdaságtörténész arra a követ-



A tömörítés után a száradó szöveteket kifeszítették. A dél-európai vidékeken a munkát többszintes feszítőcsarnokokban végezték, melyek többsége mára elpusztult. A gubbiói (balra) és a sienai (lent) épület azonban még ma is áll.



keztetésre jutott, hogy Toscana középkori textilipara nagyüzemi termelési rendszerben működött. Ennek a feltételezésnek azonban semmi köze a valósághoz. A gyártó csupán néhány raktárhelyiséget tartott fenn, ahol csak az egyszerűbb munkálatokat tudták elvégezni. Ahhoz, hogy a gyapjúból szövet legyen, az anyagokat újra és újra elküldték az egyes szakmunkásokhoz, például a többnyire otthon dolgozó kártolókhoz, fonó- és szövőmunkásokhoz, a kallómalommal vagy feszítőcsarnokkal rendelkező alvállalkozókhoz. Datini feljegyezte, hogy mennyit fizetett Pratóban a szövetek kinyújtásáért. Ma már egyetlen pratói *tiratoio* sem áll, és nincsen róluk képi forrásunk sem, ám az irattári kutatások adatai szerint sok egykori *tiratoio* helyén ma közteret találunk. A sienai *tiratoio* máig jó állapotban fennmaradt, elsősorban amiatt, hogy itt leltek otthonra a Vicolo del Tiratoio másik oldalán álló Sienai Szent Katalin házát gondozó domonkosrendi apácák. Az egyes épületek, emlékek fennmaradása legalább olyan gyakran köszönhető vallási tényezőknek, mint a pénztelenségnek. A sienai feszítőcsarnok öt emelet magas, 44 méter hosszú és 15 méter széles, így akár harminc tekercsnyi szövetet is lehetett itt egyszerre nyújtani.

A kinyújtás után a szövet ismét visszakerült a raktárba, ahol alaposan átvizsgálták és a többnyire női csomózómunkások minden kisebb egyenetlenséget saját kezűleg javítottak ki. A kinyújtott szövet természetesen nem nyerte vissza teljesen a tömörítés előtti alakját. Az eladásra kész szövetek szélessége és hosszúsága általában a szövőszékről lekerült textília méreteinek háromnegyedét tette ki, ám épp ezért a kész anyag vastagabb és tömörebb volt, mint a tömörítés előtti.

Noha a nyújtás nem jelentette a gyapjúfeldolgozási folyamat végét, e munkafolyamat befejezése után gyakran eladták a félkész szövetet.

A hosszú szálú fésűsgyapjú fonalat leszámítva a gyapjút kártolással bolyhossá tették, majd a bolyhokat megnyírták, így alakítva ki a megfelelően puha tapintású szövetfelületet. Ez a munkafolyamat igen nagy precizitást igényelt, ugyanis a nyírás milyensége határozta meg a szövet minőségét. A legjobb angol gyapjúból készült különleges textíliákat kétszer, sőt olykor háromszor is kibolyhozták, majd megnyírták.

A szövet festése sem maradhatott el. Előfordult, hogy a nyers gyapjút már a fonás előtt befestették. Ilyen festett gyapjút használtak a firenzei *tintallano* szövetek és a híres ypres-i kék szövet gyártásához. A fonalakat különböző színűre festették, majd összekeverték őket – például oly módon, hogy különböző színű lánc- és vetülékfonalat használtak az adott szövet elkészítéséhez. Ezzel a technikával akár csíkos és kockás anyagokat is elő lehetett állítani; így jártak el a firenzei *mescolato*, továbbá az angol és flamand *medleys* gyártásakor is. Az esetek többségében azonban a festésre nem a többi munkafolyamat előtt került sor, hanem csak akkor, amikor a textília már szinte teljesen elkészült. Egyes színeket – többek között a feketét és a zöldet – több festék elegyítésével állították elő, de a színek keverésére volt szükség ahhoz is, hogy a szövet színárnyalata mindig összhangban legyen az aktuális divattal. Alkalomadtán a textíliát kétszer is befestették: egyszer indigóval a munkafolyamatokat megelőzően, majd a végén valamilyen másféle festékkel. A festőanyagok ára a színektől függően változott. Mivel a festés igen bonyolult feladat volt, a legfinomabb szövetek esetében ez tette ki a gyártási költségek negyedét-felét.

A sienai kelmefestő üzem ugyanúgy a vallási tényezők közrejátszásának köszönheti fennmaradását, mint a *tiratoio*. A Szent Katalin házához több imaterem is tartozik, melyeket a szent édesapja, a 14. században igen sikeres kelmefestő, Jacopo Beninasca házának környékén építettek. Az alsó szinten található kápolnákat látogató zarándokoknak többnyire sejtelmük sincs arról, hogy a két hatalmas terem valaha a középkori festőműhelynek adott otthont – melyeknek ma már valószínűleg sehol máshol nem találjuk meg a nyomát.

A festés volt a gyapjúfeldolgozási eljárások legbonyolultabbika, ám nem csupán szakképzettség és precizitás kellett hozzá, hanem jelentős tőke is. Nemcsak a festőműhelyek fenntartásához és a kádak kialakításához kellett nagy mennyiségű pénzösszeg, hanem a távolról érkező, igen drága festékek beszerzéséhez is. A festékek közül a bíborfesték volt a legköltségesebb, melyet porrá törtek és vízzel kevertek össze, hogy így fessék élénkpiros színre a szöveteket. A legkülönlegesebb textíliákat bíborfestékkel színezték, ám igen drága volta miatt a kevésbé előkelő szövetek festésekor más festékekkel elegyítve használták. A részben vagy egészben bíborfestékkel festett szöveteket egyaránt „skarlátvörösnek" nevezték, így nemcsak élénkpiros skarlát, hanem lángvörös, ibolyaszín, sötétbíbor, barna, fekete és sötét kékesszürke skarlát színárnyalatok is léteztek, melyek igencsak divatosnak számítottak a 15. század végén. A legkülönlegesebb a zöld és fehér skarlát volt – ezek alatt feltehetőleg azokat a kiváló minőségű szöveteket értették, amelyeket megérte bíborfestékkel festeni, ez ugyanis csak a legdrágább anyagok – elsősorban a walesi határvidékről és a Cotswolds területéről származó elsőrangú angol gyapjú – esetében volt kifizetődő. Sokszor ezeket a szöveteket több alkalommal is kibolyhozták és megnyírták, ami tovább növelte értéküket. Gentben 1362–63-ban a skarlátvörös szövetek négyszer annyi pénzbe kerültek, mint a polgárőrök ruhájának elkészítéséhez használt – egyáltalán nem olcsó – textília. Krakkóban a 14. század végén a lengyel királyi udvar számára Brüsszelből importált skarlátvörös szövetek ára tizenhatszorosa volt a környékbeli falvakban előállított egyszerűbb kelmék árának.[23]



E 15. századi flamand miniatúrán egy meglepően tiszta és idealizált kelmefestő műhely látható, ahol a legdrágább szövetek festésével foglalkoztak. Ilyen műhelyben festették skarlátszínre azt a ruhát is, amelyet Etienne Chevalier portréja megfestésekor viselt (lásd 236. oldal). A festetlen szövetek a bal alsó sarokban bálákba halmozva várnak a feldolgozásra.

A legtöbb festék rögzítéséhez timsóra volt szükség. A timsó emellett maró anyagként is használható volt, ugyanis eltüntette a szövetről a zsírt és az olajat, melyekből a gyapjúban igen jelentős mennyiségű volt megtalálható: becslések szerint a nyírás és a timsóval való megtisztítás következtében az anyag súlya körülbelül 40%-kal csökkent. Mivel a gyapjúnak bizonyos fokig zsírosnak kellett lennie ahhoz, hogy fel lehessen dolgozni, a timsót csak az eljárások elvégezte után lehetett használni. Ennek következtében a timsóval rögzített festékanyagokkal való színezés mindig utolsóként következett, a többi munkafolyamat után. A gyapjú, illetve a fonal festésére csak olyankor volt lehetőség, ha a kívánt festék nem igényelte a timsóval való fixálást. Ez utóbbiak közé tartozott például az indigó.

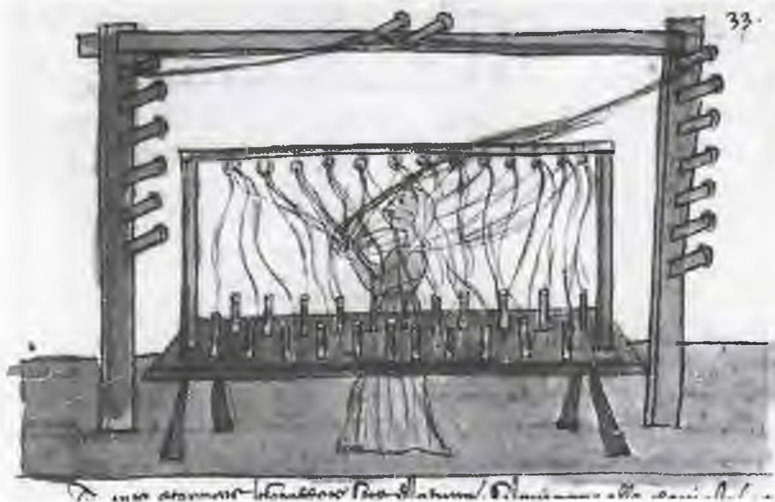
A kelmefestők gyakran vagyonos férfiak voltak, akárcsak Jacopo Benincasa. Észak-Európa egyes területein lassan a textilgyártás egészét sikerült irányításuk alá vonni. Toscanában ezzel szemben többnyire önálló alvállalkozóként tevékenykedtek, akikhez több különböző gyártó küldte el a gyapjút, a fonalat, illetve a kész szövetet – attól függően, hogy mikor és milyen festékkel szerették volna befestetni. Néhány esetben, egy-egy (számos üzletággal foglalkozó) vállalkozó, mint például Francesco Datini, saját gyapjúfeldolgozó üzemmel és kelmefestő műhellyel is rendelkezett, ám ezeket mindig egymástól teljesen függetlenül kezelték, és a könyvelésüket is külön vezették. Jacopo Benincasa egyedülálló módon fennmaradt kelmefestő műhelye, illetőleg a szomszédos *tiratoio* Sienának egy olyan negyedében található, amely a 13. században gyors fejlődésnek indult, és nem sokkal később a gyapjúfeldolgozás lett az elsődleges feladata.

A luxuscikknek számító gyapjútermékek gyártása az 1320-as évektől az 1340-es évekig virágzott, mígnem a sorozatos csapások akadályokat gördítettek a toszkán – azon belül is elsősorban a firenzei – kereskedelem útjába. A kiváló minőségű gyapjúcikkek termelésében bekövetkezett hanyatlás ugyanolyan váratlan volt, mint annak idején gyors felemelkedése. A termelés volumene a Giovanni Villani által az 1330-as években felvázolt szinthez képest 1378-ra hatalmasat esett, ugyanis ekkor már az áruk harmadára is nehéz volt vevőt találni. A textilipari termékek előállításának hanyatlását a következő században némileg enyhítette az újonnan kialakuló selyem-, tafota-, brokát-, damaszt- és bársonygyártás.

Selyem

A 14. század elején már régóta Lucca volt a legfőbb selyemszövő város Nyugat-Európában.[24] A luccai textilipar által feldolgozott nyers selyem egy része Szicíliából, illetve Kalábriából származott, másik részét távolabbról, többek között Kis-Ázsiából importálták Genova – és más államok – kereskedői. Jelentéktelen mennyiségű nyers selymet helyben is előállítottak Lunigiana területén – Toscana e vidékén termeltek először selymet. A Luccában szőtt selymeket a luccai és más toscanai kereskedők egész Európában elterjesztették, a finom levantei és kínai selyemárukkal egyetemben. A luccai selymeket kezdetben a – kínai selymeket imitáló – közel-keleti selymek utánzataként gyártották.

A selyemszövetek egyik legelterjedtebb változata a könnyű cendal volt, melyet gyakran használtak ruhák, ruhabélések, bútorszövetek és zászlók készítésére. Több semleges színárnyalatban kapható volt az ázsiai és dél-európai selyemszövő vidékeken. A luccai cendalt a 13. században Angliában is jól ismerték. A keletről származó, de Európában is gyártott *sactant* és a tafota szoros rokonságban álltak a cendallal. A tafota a perzsa *tafta* szóból származik. A brokát nehezebb, fényesebb típusú selyem, melyet elsősorban ruhák és bútorszövetek készítésére használtak. Általában egyszínű volt, de akadt példa mintás brokátselymekre is. Az egyszínű selymek közül a legfényesebb felületű a szatén volt, melyet eredetileg valószínűleg a kínai Zaitunból importált anyag utánzataként készítettek. A mintás selymek közül a lampasz volt a legelterjed-



A vízszintes szövőszékek egyenlő hosszúságú láncfonalat igényeltek. Ennek elérését igen megkönnyítették a 13. század elejétől a függőleges felvetőgépek. Mivel a lábai, illetve a csapok egyenlő távolságra voltak egymástól, lehetővé vált, hogy egy munkás egyedül is össze tudja szőni a különböző orsókra felcsévélt fonalakat oly módon, hogy egy adott mintát követve cikcakkosan feltekerte őket a csapokra, egészen addig, míg el nem érte a kívánt hosszúságot. A láncfonalakat így egyenlő hosszúságban vágták el, majd továbbküldték őket a szövőmunkásoknak, akik felerősítették a szövőszékekre. A 242. oldalon található leírás magyarázatot ad arra, hogyan alkalmazták a felvetőgépeket a gyapjúfeldolgozás során, ám meg kell jegyeznünk, hogy ezek a vászon-, pamut- és – ahogy a jobbra látható kép is mutatja – selyemgyártásnál is használatosak voltak.



Az állítólag 1272-ben Bolognában feltalált (lásd 250. oldal) selyemfonó gépezet volt az egyik legbonyolultabb példája a vízi energia ipari felhasználásának a 13. században. A vízkerék forgása számos vízszintes rudat tartott mozgásban, melyek egyszerre több (a képen felül látható) selyemhernyógubóról csévélték le a selyemszálat és tekerték rá a szintén forgó orsókra (alul). Néhány munkás elegendő volt ahhoz, hogy kicseréljék az orsókat, illetve a gubókat, továbbá hogy az új gubókról kézzel elkezdjék lefejteni a selymet. Mindkét rajz a 14. századi firenzei Maestre dell' Arte della Seta*ban található.*

tebb, melyen gyakran állatokat és madarakat is ábrázoltak. A 14. század folyamán a lampasz helyét átvették az olyan nehezebb és különlegesebb selymek, mint a mintás damasztok és bársonyok, melyek gyártását – annak ellenére, hogy a keleti világból származtak –, a luccaiak és más itáliai iparosok fejlesztettek tökélyre a 15. században. A „damaszt" kifejezést nem csak a Damaszkuszból származó textíliákra használták, hanem minden olyan hasonló szövetre, amelyen szimmetrikus, stilizált virágminták domináltak.[25]

A selymek mintázatának összetett volta miatt a selyemszövés sokkal bonyolultabbnak számított, mint a gyapjúszövés. A selymek színezésére ugyanazokat a festékanyagokat használták, mint a gyapjúk esetében. A különböző színű, illetve színárnyalatú minták használata feltételezte, hogy a selymet meg fonál formájában festették meg, nem pedig a szövés végeztével. A brokátokat még díszesebbé tették azáltal, hogy a selyemfonalat spirális alakban arany- és ezüstfonállal tekerték be. Mindez azt jelentette, hogy az ilyen egyedi szövetek vásárlóinak köre – akárcsak az elsőrangú gyapjúcikkeké – igen limitált volt: ezeket csak az uralkodócsaládok tagjai és a leggazdagabb előkelők engedhették meg maguknak.

Az angol király ruhatáráról fennmaradt feljegyzések képet adnak a legfinomabb selymek és gyapjúszövetek 15. századi értékéről. A legdrágább skarlátvörös gyapjúszövetekre az angol királyok mindig többet költöttek (akár 18 sterlinget méterenként), mint a legfinomabb damasztokra és szaténokra (13, illetve 11 sterling méterenként). A legdrágább textília a bársony volt, melynek méteréért akár 30 sterlinget is kifizettek. Ugyanebben az időben emelkedett a szakképzett építőipari alkalmazottak napi bére 6 pennyre.

Az egy métert egy kissé meghaladó bársonyszövet megvásárlásához egy ácsnak vagy egy kőművesneknek hatvan napig kellett dolgoznia.[26]

A 13. század második felében több luccai selyemszövő már más itáliai városokban tevékenykedett. Állítólag egyikük, Borghesano volt az, aki 1272-ben Bolognában feltalálta a vízi energiával hajtott selyemszövő gépet, melynek segítségével négy munkás annyi munkát tudott elvégezni, amennyihez korábban száz fő kellett. 1314 után a luccai selyemipar hanyatlásnak indult, amikor sok száműzött polgár kénytelen volt elhagyni a várost. Sokan Firenzébe és más guelfek által uralt toscanai városba vándoroltak, ám többen úgy döntöttek, hogy átkelnek az Appennineken, és csatlakoznak honfitársaikhoz, akik már korábban megtelepedtek Bolognában, illetve Velencében.[27] A 14. század nagy részében az európai selyemgyártás Velencében, Bolognában és Luccában összpontosult. A század végén a firenzei selyemipar is fejlődésnek indult, a 15. század folyamán pedig néhány luccai iparos Milánóban és Genovában is megtelepedett. A velenceiek mellett a genovaiak importáltak még nagyobb mennyiségű nyers selymet, ám a behozott selyem nagy része Porto Pisanóban ért partot, ahonnan Firenzébe, illetve az Appenninek hágóin át Bolognába szállították.

A 15. század második felére Velence, Bologna és Firenze lépett a luccai selyemszövőipar örökébe. A század közepétől a hatalmas birtokaik irányításával és tengeri kereskedelemmel foglalkozó velencei arisztokrata családok – többek között a Mocenigo , Dandolo-, Loredan-, Tiepolo-, Foscarini- és Querini-família tagjai – hatalmas összegeket fektettek a selyemiparba. Bár a törvény tiltotta, hogy egy-egy gyártó hatnál több szövőszékkel rendelkezzen, néhány vállalkozó húsz, harminc, sőt akár negyven szövőszékkel is büszkélkedhetett. A szövőmunkások így ezentúl nem önálló alvállalkozókként, hanem egyszerű alkalmazottakként végezték munkájukat.

Bár a luccai selyemszövők már a 14. század folyamán megtelepedtek Firenzében, a városi selyemipar legnagyobb fejlődésére az 1430-as és az 1450-es évek során került sor. A korszak egyik legfontosabb selyemgyártójának számító Andrea Banchi tevékenységeiről igen sok írásos forrás maradt fenn. Banchi vállalkozása brokátok előállítására szakosodott.[28] Ugyanebben az időben a Mediciek is selyem- és gyapjúgyártásba fektették vagyonuk egy részét. Az újonnan kialakult firenzei selyemipar kompenzálta a városi gyapjúgyártás hanyatlását. Mindazonáltal a 15. század végén a fejlődő selyemipar termelése itt még mindig alulmaradt a helyben gyártott gyapjú egyre csökkenő mennyiségéhez képest, annak ellenére, hogy a Mediciek kormányzata mindent megtett a selyemipar felvirágoztatására. Egy 1441-ben kiadott törvény kimondta, hogy „aki a *contado* területén saját birtokán *(podere)* él, ültessen minden évben öt eperfát, egészen addig, míg számuk el nem éri az ötvenet". Hogy az eperfákon élő selyemhernyók milyen hatással voltak a firenzei selyemiparra, az nem teljesen tisztázott, ám az eperfaültetés törvényi szabályozása precedensértékű volt más városokra nézve, ahol hamarosan hasonló rendeleteket adtak ki. Észak-Itáliában a 15. század második felében, Franciaországban a 16. században, Angliában pedig a 17. században jelentek meg a selyemtermelést elősegítő törvények. A Luccából elvándorolt iparosok által 1439-ben megalapított genovai

selyemipar részben a dél-itáliai Kalábriából és a dél-spanyolországi Granadából behozott nyers selymet dolgozta fel, ám az alapanyag nagyrészt továbbra is Kis-Ázsiából származott, ahonnan a Chios (Híosz) és Rodosz szigetén tevékenykedő genovai kereskedők küldték haza az árukat szülővárosukba.

A viszonylag kis számban fennmaradt korabeli ruhadarabok mellett a selymek felhasználásának módjait festményeken is megfigyelhetjük, hiszen a képeken ábrázolt személyek gazdagságának kihangsúlyozása érdekében a festők különösen szerették őket selyemöltözetben lefesteni.

Vásznak, pamutok és pamutbársonyok

A 14. század elején készült *Codex Cumanicus* – talán genovai származású – összeállítója olyan latin–perzsa–kun szótárt készített, amelyben a Perzsiába és Közép-Ázsiába utazó itáliai kereskedők minden fontos kifejezést megtalálhattak. (Ezeken a területeken a kun volt az elsődleges közvetítő nyelv.) Az itáliai kereskedők által Perzsiába és Közép-Ázsiába szállított európai árucikkek között találhatjuk a vásznat is. A háromnyelvű szótár írója fontosnak tartotta, hogy feltüntesse a legfinomabb vásznak származási helyét, így az utókor is képet kaphat arról, hogy a 14. század elejére mely vidékeken alakult ki jelentősebb vászonipar (igaz, a lista nem teljes). Az író néha nagyobb területet („lombard vászon", „champagne-i vászon", „német vászon"), néha pedig egy-egy konkrét várost („orléans-i vászon", „fabrianói vászon") jelölt meg. A konkrét városok egyike-másika az említett nagyobb tájegységek területén fekszik. A „lombard vásznak" közül például külön megemlítette a „bergamói vásznat", a „champagne-i vásznak" közül pedig a reimsit.[29] Más jellegű források által nyújtott bizonyítékok alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a szótár a bevett gyakorlaton alapult. A 14. század elején egy, a milánói vászonról dicshimnuszokat zengő szerző megjegyezte, hogy az értékes árut „*usque ad Tartares*" exportálták.[30] Amikor a firenzei arisztokrata, Leonardo Frescobaldi 1348-ban zarándokútja során átutazott Egyiptomon, megfigyelte, hogy az egyiptomi nők általa „reimsi vászonként" azonosított kelméből készült ruhákat hordtak.[31]

A szótáríró természetesen egy keletre utazó itáliai szemszögét alapul véve állította össze munkáját. Egy teljesen eltérő, észak-európai látásmódot is megismerhetünk a londoni kikötő 1390-re vonatkozó vámelszámolásainak köszönhetően. A Londonba érkező, egyenként 50 rőf hosszú, körülbelül 12 ezer darab vászontermék fele Vesztfáliából származott, további 5500 pedig Németalföldről, azon belül is elsősorban Flandriából. Az adatok rávilágítanak arra, hogy akkoriban Észak-Európa két legfontosabb vászonipari központja a vesztfáliai Osnabrück környéke, illetve a leghíresebb gyapjútermelő területekhez igen közel elhelyezkedő „flamand" vidék volt. Ez utóbbi Artois-tól a Flandria déli részén fekvő Courtrai, Oudenaarde és Ath környékéig húzódott, északon Alost-ig és a Scheldt alsó folyása mentén található Pays de Waas-ig, keleten pedig Hainaultig és Brabant déli vidékéig terjedt.

A vászongyártás és a lentermesztés helyszínei többnyire megegyeztek, hiszen a vászonkészítés maga is a vidéki területeken alakult ki. A 16. század elejére az Oudenaarde vidékén élő paraszti háztartások fele rendelkezett saját szövőszékkel. A lentermesztés és a vászongyártás elsősorban a kisbirtokosok

körében volt népszerű tevékenység, hiszen e tevékenységek igen munkaigényesek voltak. A fáradozások azonban megtérültek. Egy egyhektáros területen termelt len körülbelül 1200 rőf vászon elkészítéséhez volt elegendő. Emellett a magvakat olaj előállítására is lehetett használni. A vászonra kivetett courtrai-i adó tanulmányozása alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a területen a lentermesztés a 14. századtól folyamatosan nőtt, majd az 1430-as, 1440-es években ugrásszerűen fejlődött. A folyamatot az 1480-as években csak rövid időre szakította félbe a háború.

A megszőtt vásznat és pamutbársonyt hamulúgban fehérítették ki. Az elegyhez olykor meszet is adagoltak. Ezután kimosták a textíliát, majd a szabad levegőn kifeszítették, amíg teljesen meg nem száradt. Ez – az időjárástól és az anyag jellegétől függően – nyolc-tizenhat hetet vett igénybe. Mivel a feldolgozási folyamat e része nagymértékben függött az időjárástól, a vászon- és pamutgyártás szezonális munkának számított. A városok környékén gyakran húzódtak a természet zöldjétől elütő, vakító fehérben ragyogó szárítóföldek. E 16. századi festmény a sváb lentermelő vidék központjához közel eső, a Boden-tótól délre fekvő St Gallen környéki szárítóföldeket ábrázolja. A város a Nürnbergből és Augsburgból Milánóba vezető út mellett feküdt. A 14. század utolsó negyedében a helyi kereskedők elkezdtek nyers pamutot importálni, hogy a helyben termelt lennel összekeverve saját pamutbársonyt állítsanak elő.

A *Codex Cumanicus* összeállítója nem említette meg név szerint azon német területeket, ahonnan az előállított vásznakat Ázsiába szállították. Mindazonáltal valószínűnek tűnik, hogy nem a távoli vesztfáliai területekről, hanem inkább a Boden-tó környékén elhelyezkedő, a középkor végén részben a Svájci Konföderációhoz tartozó sváb lentermelő vidékekről exportáltak az ázsiai piacokra. Kelet–nyugati irányban – a Lech-folyótól Bázelig – körülbelül 250 kilométeren át húzódott az érintett terület. Északon a Duna, délen pedig az Alpok határolta. Az itt előállított vásznat átszállították az Alpokon, így a genovai kereskedők számára is elérhetővé vált.

Ezeken a területeken az exportra szánt vászon gyártása – ahogy azt a gyapjú esetében már megfigyelhettük – a kereskedő vállalkozók kezében volt, akik gondosan ellenőrizték a munkafolyamatokat, és gondoskodtak arról, hogy a kész textíliák mérete és minősége megfeleljen az előírt szabványoknak. A sváb és lombard vásznak exportja már a 12. században megindult, a flandriai vásznaké még ennél is korábban – ha a gyapjú és a len viszályáról szóló *(conflictus ovis et linis)* 11. századi verset elfogadjuk bizonyítékként.

Akárcsak más textíliák esetében, a vászon ára a termék minőségétől függően változott. A legmagasabb árat a champagne-i vásznakért kérték, Angliától a Levantéig. Damaszkuszban 1379-ben a Reimsből származó champagne-i vászon öt és félszer annyiba került, mint a konstanzi („sváb"), illetve tízszer annyiba, mint az itáliai vászon. A champagne-i vászraknál csak a legfinomabb firenzei gyapjú volt drágább. VI. Henrik angol király 1438–39-re vonatkozó ruhatári elszámolásai szerint a legjobb minőségű reimsi





Rogier van der Weyden műhelye a mester 1464-ben bekövetkezett halála után is sok különleges portrét készített abban a stílusban, amelyet Weyden tett ismertté. E portrén (az ábrázolt hölgy kiléte ismeretlen) jól látható Weydennek a különböző textíliák ábrázolásakor megfigyelhető kiemelkedő tehetsége. A legdrágább vásznakból a burgundiai uralkodói körök számára fejfedőket készítettek, melyek az anyag finom voltának köszönhetően szinte átlátszóak voltak. Weyden a homloknál és a fejfedőnél különösen figyelt az áttetsző anyag kidolgozására, amivel ismét tanúbizonyságát teszi sajátos tehetségének.

vásznak hétszer annyiba kerültek, mint a Brabantban előállított kelmék. A királyi ruhatárban természetesen nyomát sem találjuk az olcsóbb textíliáknak. Az 1430-as években a reimsi vászon ára jóval magasabb volt a duplaszéles angol gyapjúnál.[32]

A 13. századi Lombardia már nem csupán nagy mennyiségű lenvászon és olcsó gyapjúszövetek előállításával foglalkozott, hanem megkezdte a pamutszövetek előállítását is. E gyorsan fejlődő lombard pamutipar elsősorban a Velencén és Genován át Európába hozott kis-ázsiai gyapoton alapult. A 12. századtól a középkor végéig a legjobb minőségű gyapotot Szíriában termesztették, így ennek egy részére is az európai textilgyártás tette rá a kezét. A gyapot termesztése Szicíliában és Kalábriában is megkezdődött, Észak-Itáliában azonban nem, ugyanis ez a terület nem volt alkalmas rá. A lombard pamutcikkek egész Európában keresettek voltak, sőt érdekes módon, egy részüket Szíriába szállították. Hasonlóra más országok esetében is sor került: a 14. század

elején az angol gyapjúból készült flamand gyapjúcikkek hatalmas felvevőpiacra találtak Angliában, illetve egy évszázaddal később a valenciai gyapjúból Toscanában gyártott termékeket nagy mennyiségben szállították vissza Valenciába. A Pó völgyében található pamutszövő központok gyakran megegyeztek a vásznak és olcsó gyapjúszövetek előállításának helyszíneivel, Piemonttól a lombard területeken át Emiliáig, Romagnáig és Venetóig.[33]

A szövetek nem csupán egy adott alapanyagból készülhettek; léteztek kevert textíliák is. Ilyen volt többek között a selyem-pamut, a gyapjú-pamut, a kender-pamut, a len-gyapjú és a len-pamut. Ezek közül a legfontosabb a len és a pamut elegyítésével előállított pamutbársony. Mivel láncfonalként az erősebb lenrostokat, vetülékfonalként pedig a lágyabb pamutszálakat használták, a textília így olyan tartós volt, mint a vászon, ám egyben olyan finom tapintású, mint a pamut. Lombardiában a pamutbársonygyártás a 14. században különösen gyors fejlődésnek indult, ám ezzel egy időben csökkent a len és a gyapot feldolgozásának jelentősége. Egyre több délnémet kereskedő kelt át az Alpokon, hogy kapcsolatot teremtsen az észak-itáliai gyártókkal, akiktől nagy mennyiségű itáliai pamutot és pamutszövetet vásároltak, melyet a német vidékeken értékesítettek. Az 1370-es évektől azonban az ulmi, augsburgi és nürnbergi kereskedők Milánóban és Velencében nem az itáliai késztermékeket, hanem a Szíriából érkezett nyers pamutot vásárolták meg, melyből a hagyományos sváb vászongyártó területek iparosai készítettek pamutbársonyt. A pamutgyártás központját Ulm, illetve az Ulm és Augsburg között fekvő kisebb városok alkották, bár kisebb mennyiségű pamutbársonyt a sváb lentermelő vidék más településein – többek között Zürichben – is előállítottak. A 14. század végére az augsburgi és nürnbergi kereskedők szállították Frankfurtba és Kölnbe az ulmi pamutbársonyt. A 15. században a sváb pamutbársony az északi és nyugati területeken is egyre keresettebbé vált, így hamarosan Spanyolország, Anglia és a Baltikum piacain egyaránt megtalálható volt. A 16. század elején körülbelül 50 ezer vég vásznat és 100 ezer vég pamutbársonyt vizsgáltak meg és láttak el bélyegzővel Ulmban. A vászon- és pamutbársony termékek tömeges előállításának köszönhette virágzását a Grosse Ravensburger Handelgesellschaft is. A Boden-tótól északra fekvő kisvárosban, Ravensburgban székelő vállalat kereskedelmi kapcsolatai egész Nyugat-Európát behálózták. A nagy volumenű sváb pamutszövetgyártás lassan nemcsak külföldi piacaitól fosztotta meg a lombard textilipart, hanem a hazai piacokra is egyre nagyobb befolyást gyakorolt. Michael Steno velencei dózse már 1417-ben lépéseket tett a város pamutbársonyiparának védelme érdekében: a német pamutbársonyra igen magas behozatali vámot vetett ki. Később Velence kísérletet tett a német import teljes betiltására. A Pó völgyében mindenhol hasonló védővámok bevezetésével próbálták megakadályozni a német termékek térhódítását, ám mindezek ellenére a lombard pamutbársonygyártás a 15. század folyamán látványos hanyatlásnak indult, és csupán a Cremonában és Milánóban előállított legkiemelkedőbb minőségű textíliák tudták megőrizni korábbi jelentőségüket. A 15. században más kevésbé jelentős lentermesztő és vászongyártó vidékeken is pamutbársony-előállításba fogtak, többek között Sziléziában, illetve a magyar és lengyel piacokra termelő Kassa környéki tele-

pülésekcn. Ez utóbbiak esetében a gyapot nem Velencéből vagy Genovából érkezett, hanem Lvovon át a Fekete-tenger vidékéről.[34]

A nyersanyagok kombinálásával egy időben megkezdődött az egyes szövetek előállításához használt technológiák felhasználása más textíliák gyártásában is. Ennek következtében például a „damaszt" szót, melyet korábban csak egy bizonyos mintázattal ellátott damaszkuszi selyemre, később pedig az ezt utánzó itáliai selymekre használtak, hamarosan minden olyan textíliára (azon belül is elsősorban a vásznakra) alkalmaztak, melyek készítésekor az eredeti damaszkuszi mintát használták díszítésre.

A pamutbársonyok mellett léteztek olyan durvább szövetek is *(grosses toiles)* - például a kenderből készült anyagok –, amelyek szintén bekapcsolódtak a „nemzetközi" kereskedelembe. A 14. század elejéig a Rhône–Saône-völgyben kenderből készült durva szöveteket a Mont Cenis-hágón át, később pedig elsősorban vízi úton, a Rhône-on Aigues-Mortes-ba, majd onnan tengeren szállították Itáliába (lásd 168. és 402. oldal). A Rhône és a Saône völgyében termesztett kenderből és levantei gyapotból készült marseilles-i *bombasine*-t elsősorban vitorlavászonnak használták.

Papír

Itáliában, Franciaországban és a német területeken a 13. századtól a papírgyártás szoros kapcsolatban állt a vászongyártással. Mielőtt az írásbeliség a 13. században igazi jelentőségre tett volna szert, Európában a papírhasználat igen korlátozott volt. A nyugat-európaiak elsőként Konstantinápolyban találkoztak a papírral, így kezdetben „*pergamena graeca*"-nak, vagyis görög pergamennek nevezték, annak ellenére, hogy a Bizánci Birodalomban használt papírt a környező muzulmán államokból importálták. Sokáig a Nyugat-Európában használt papírt is muzulmánok lakta területekről szerezték be, Szíriától Andalúziáig. Amikor a 13. századtól a feljegyzések gyakorisága és ezzel az írásbeli rögzítés iránti igény megnövekedett, Nyugat-Európában is kísérletezni kezdtek a papírgyártással. Az írásbeliség elsőként a pápai udvarban és az uralkodói központokban hódított tért, ám hamarosan csatlakoztak a kisebb állami és egyházi igazgatási szervek és hivatalok, illetve a földbirtokosok, akik elsősorban a földterületeiket érintő ügyeket szerették volna írásban is rögzíteni. A feljegyzések megírása és átvizsgálása hamarosan mindenhol a hétköznapi tevékenységek közé tartozott az egyes királyságok *Recette Générale*-jától a helyi kórházakig. Emellett az üzleti életben is egyre jelentősebb szerepet kapott az írott szó, nem csupán a könyvelésben és az egyes vállalkozások toscanai székhelyéből a távoli fióküzleteknek küldött heti levelekben, hanem a textilgyártók által – a fonó- és szövőmunkásoknak, továbbá saját bankárjaiknak – írt rövid feljegyzések formájában is. A 13. század írástudó nemességéhez és vállalkozóihoz hamarosan csatlakozott egy írástudó iparos réteg. Erre Észak-Itáliában és Dél-Németalföldön a 14. században került sor, Európa más területein pedig körülbelül egy évszázaddal később. Az írástudás növekedésének köszönhetően egyre nagyobb érdeklődés mutatkozott az irodalmi alkotások iránt. Nyugat-Európában a dokumentumokat és a könyveket egyaránt pergamenre írták, ám a megnövekedett igény miatt az előállított pergamen mennyisége hamarosan kevésnek bizonyult, így áttértek a papír használatára. Kezdetben kételkedtek a papír

tartósságában, és próbáltak továbbra is pergamenre írni. II. Frigyes császár például ragaszkodott hozzá, hogy szicíliai kancelláriájának írnokai kizárólag pergament használjanak. A sienai Nagytanács legkorábbi (1248), írásos formában fennmaradt döntéseit azonban már papírra jegyezték fel. A papír lassacskán átvette a pergamen helyét a mindennapi használatban. Erre Itáliában a 13., Franciaországban a 14., a német területeken pedig a 15. században került sor. A kiváló minőségű, illusztrált kéziratok elkészítéséhez azonban ezután is pergament használtak, akárcsak a legfontosabb hivatalos iratok és a jelentős elszámolások esetében, melyekről a tisztázott verzió mindenképpen pergamenre készült egészen a középkor végéig, sőt néha azután is. Ezzel szemben Sienában az állami kiadásokról és bevételekről vezetett Biccherna-elszámolásokat csupán 1302-ig vezették pergamenen. A 13. század végén a sienai állami hivatalnokok papírt (480 ívenként) és pergament (4 ívenként) egyaránt vásároltak, ám a papír sokkalta olcsóbb volt. 1278 és 1281 között ívenként hét és félszer annyit kellett fizetniük a megvásárolt pergamenért, mint a papírért. Az utóbbi ára nem haladta meg ívenként az 1,75 sienai dénárt.[35]



Bár Itáliában már a 13. századtól gyártottak papírt, az Alpoktól északra az első papírmalom (fent) csak 1390-ben alapult Pegnitz-ben, Nürnberg városfalainak közvetlen közelében (lásd 258. oldal). Ez a malom 1493-ban még biztosan üzemelt ebben az évben örökítette meg metszetén Hartmann Schedel.

A kínaiak feltalálták, hogyan lehet rongyokból papírt gyártani, és a módszer a selyemkészítéssel egyetemben szépen lassan Ázsia nagy részén elterjedt. A papír használata megelőzte a helyi gyártás kialakulását. Palesztinában például már a 7. századtól használtak papírt, ám ekkor még nem foglalkoztak a gyártásával. A bagdadi kalifátusban a papírgyártás művészete állítólag Szamarkand 751-es elfoglalása után terjedt el, ugyanis a foglyok között két kínai is volt. A következő három évszázad során a papírgyártás az egész muzulmán világban elterjedt, így többek között Bagdadban, Damaszkuszban, Kairóban, Tuniszban, majd a közép-spanyolországi Toledóban is meghonosodott. A papírgyártást már elsajátított területek természetesen nagy mennyiségben szállították e terméket azon vidékekre, ahol a papír iránti kereslet már megnövekedett, ám az előállítás még nem indult meg. A 10. század első felében például a muzulmánok lakta spanyol területekre Marokkóból importáltak papírt. A század második felében észak-afrikai iparosok elkezdtek Andalúziában és a vászongyártásáról híres Valenciában is papírt előállítani. A 12. században a muzulmánok által lakott spanyol területekről elkezdték exportálni a papírárukat Dél-Franciaországba és Észak-Itáliába, ahol még nem terjedt el a gyártási technológia.[36] A 12. századi közepén a genovai írnok, Giovanni Scriba külföldről importált papíron írta meg nyilvántartási jegyzékét, mely igen fontos forrás a történészek számára.

A keresztény Nyugat-Európában a 13. század során haladt leggyorsabban a papírhasználat és a papírgyártás elterjedése. A papírt ezentúl nem csupán az araboktól visszafoglalt ibériai területeken – elsősorban az 1238-ban visszaszerzett valenciai Jativában és Barcelona környékén – gyártották, hanem a század első felében megkezdődött az előállítása az észak-itáliai területeken is, többek között az Appenninekben fekvő Fabrianóban, mely egyben a vászonszövés egyik központja is volt. A fabrianói vászon minősége elég jó volt ahhoz, hogy a *Codex Cumanicus*ban is megemlítsék. Míg a spanyol területeken a papírgyártás a reconquista lezárulása után is a muzulmán technológiát követte, az észak-itáliai előállítási módszerek jelentős változásokon estek át. A lapok

egységes méretének kialakításához merev fémkereteket használtak, a papír kezelésére pedig állati enyvet, aminek köszönhetően a tinta nem folyt el a lapon. 1276-ra a Fabriano környéki gyors folyású appenninekbeli patakok mentén malmok sorakoztak, melyekben vízi energiával hajtott kalapácsok pépesítették a len- és kenderrongyot. A folyamat menete tulajdonképpen megegyezett a gyapjú kallózásával, illetve az ércek összetörésével (lásd 244., ill. 364. oldal). Bár a malmok kialakításához viszonylag nagy mennyiségű tőke szükségeltetett, az itt készült papír előállítása sokkal olcsóbb volt, a termék minősége pedig szabványosabb, mint a Közel-Keleten, illetve Spanyolországban mozsarak segítségével készített papíré. Kevesebb mint ötven év alatt az itáliai papír egyeduralomra tett szert a hazai és a francia piacokon, a 14. század folyamán pedig még a spanyol piacokon is átvette a vezető szerepet, amit a spanyol papíripar képtelen volt megakadályozni.

Nem sokkal később a luccai selyemművesekhez hasonlóan a tehetséges fabrianói papírkészítő mesterek egyike-másika elindult, hogy Itália más vidékein is papírgyártó műhelyeket alapítsanak. A 14. század végére Észak- és Közép-Itáliában már körülbelül harminc papírkészítő üzem működött. A papírgyártás itáliai terjedése a 15. században is tovább folytatódott. A század elején például a Genovától nyugatra fekvő Voltri közelében, a Leira völgyében alapítottak új műhelyeket. A Fabrianóban és a fabrianói mesterek által Itália egyéb vidékein létrehozott műhelyekben készült papírt nem csupán az európai piacokra szállították, hanem velencei közvetítéssel a muzulmán világba (Észak-Afrikába, Egyiptomba, Szíriába, a Török Birodalomba), továbbá Konstantinápolyba, illetve a Fekete-tenger vidékét érintve Oroszországba is. A keleti módszerek továbbfejlesztésével létrejött itáliai papírgyártás sokkal olcsóbb és jobb minőségű papírt állított elő, mint a keleti műhelyek.[37]



Jost Amman 1568-ban készült metszete több munkafolyamatát is ábrázolja a papírgyártásnak, mely tulajdonképpen nem sokat változott a 13. század óta. Az ablakon kívül egy vízenergiával működtetett kerék látható, mely mozgásba hozza az ablak alatt álló teknőben levő textilszálakat felaprító kalapácsokat. Az előtérben látható kádba öntött, rostokban gazdag folyadékból fémszitával merítik a papírpépet. A fémet különböző mintákkal látták el – így alakították ki a papír vízjelét. Mielőtt a nedves papír megszáradna, a háttérben látható csavaros prés segítségével kilapítják.

A 13. században Franciaországban is egyre nagyobb mennyiségű papírt használtak, amit a század első felében még Spanyolországból, a második felében már Itáliából importáltak. A papír felvevőpiaca igen megnövekedett a 14. században, amikor a pápa Rómából Avignonba tette át székhelyét. A pápai bürokrácia papírigényét nagyrészt itáliai kereskedők elégítették ki. A hatalmas felvevőpiacnak köszönhetően az itáliaiak hamarosan nemcsak az itáliai papír Franciaországba szállításával foglalkoztak, hanem legalább kilenc új papírgyártó műhelyt hoztak létre Provence-ban. A provence-i papírt nemsokára külföldre is szállítani kezdték, így Spanyolországban, Portugáliában és Angliában az itáliai papír riválisaként a felvevőpiac jelentős hányadát megszerezte magának. A 14. század során több vízimalmot is kialakítottak Franciaország területén. Az első malom Párizs közelében, a champagne-i vászonszövő vidék központjában, Troyes-ban jött létre 1330 körül. 1334-ben II. János király a párizsi egyetemnek elővásárlási jogot biztosított a troyes-i papírra. Nem sokkal később Auvergne-ben is megkezdődött a papírgyártás. A champagne-i és auvergne-i papír exportjának megindulásával az észak-itáliai papír nem kívánt vetélytársakat szerzett, melyek kezdték meghódítani a német és németalföldi piacokat.[38] A délnémet területeken a papírgyártás – akárcsak a pamutbársonyelőállítás – még a 14. század vége előtt meghonosodott. A német vidékeken elsőként egy Nürnberghez közel eső Peignitz nevű település malmában állítot-

tak elő papírt. A korábban is használt közönséges malmot Ulman Stromer 1390-ben alakította át papírmalommá. Stromer az akkor már ötven éve működő, a legelső délnémet vállalkozások közé tartozó Stromer-kereskedőház igazgatója volt. A Stromer-vállalat Észak-Itáliával és Flandriával való kereskedelmi kapcsolataival, illetve Felső-Pfalz, majd Közép-Európa ásványkincseinek kitermelésével alapozta meg vagyonát. Kapcsolatai 1390-re Barcelonáig, a Krím félszigetig, Lübeckig és Rómáig is elértek. A vállalat természetesen egyéb cikkek mellett Itáliából papírt is importált a délnémet területekre, hogy az egyre növekvő igényt kielégítse. Más iparágakhoz hasonlóan a németek a papírgyártást is átvették az észak-itáliaiaktól. A nürnbergi papírmalmot a 15. század közepéig a Stromer-vállalat irányította, míg 1463-ban Nürnberg városának tulajdonába nem került.[39] Addigra az Alpoktól északra már rengeteg további malom működött, többek között a sváb vászongyártó vidéken található Ravensburgban és Bázelben, illetve a felvidéki vászontermelés egyik központjában, Körmöcbányán. A Grosse Ravensburger Handelsgesellschaft papír, vászon és pamutbársony kereskedelmével egyaránt foglalkozott. További malmokat telepítettek a Rajnára Strasbourgban, a Moselle-re Metznél és Epinalnál, a Meuse-re Huy-nál, a hainault-i Mons-ban és a Brüsszelhez közel fekvő Uccle-ben. Ezzel párhuzamosan, az 1450-es évektől az európai nyomdaipar is fejlődésnek indult, és megjelentek a mozgatható betűkkel dolgozó nyomdagépek, melyek még tovább növelték a papír iránti igényt. Johannes Gutenberg híres Bibliájából csak 35–40 példány készült pergamenre, papírra azonban több mint 150. Egyes helyeken – főleg Bázelben – a nyomdászat fejlődése jelentősen megnövelte a helyi felvevőpiac méretét (lásd 283. oldal). Hamarosan egész Európában egyre több régi vászoninget küldtek a papírmalmokba, hogy a termelés lépést tudjon tartani az igényekkel.

Fémművesség

A középkori kereskedelem legfontosabb árucikkei az élelmiszerek és a textíliák voltak, ám közvetlenül utánuk a fémek következtek. A kereskedelem többnyire a vas-, réz-, ólom- és ónrudak, ill. -lemezek szállítására korlátozódott. Ezeket a bányavidékekről Európa különböző területeire szállították, ám feldolgozásukra ott és akkor került sor, ahol és amikor éppen patkókra, szögekre, ekevasakra vagy éppen gyertyatartókra volt szükség. Az Észak-Spanyolországban kitermelt vas nagy részét vasrudak formájában exportálták, ám egy kisebb hányadát horgony, íjpuska, gyapjúfésű vagy éppen szög alakjában szállították el.[40] Bizonyos fémből készült árucikkeket igen nagy távolságokra szállítottak. Ezek közé tartoztak a finom acélpengék, az ollók, a páncélok, a zárak, a jó minőségű fémszerszámok, illetve a sárgarézáruk.

Fegyverek és páncélzat

A vasból készült árucikkek közül a fegyverek és a páncélzat voltak a legfontosabb tárgyak, amelyek a „nemzetközi" kereskedelembe is bekapcsolódtak. Az európai nagyvárosok fegyverkovácsműhelyeiben hatalmas mennyiségű fegyvert és páncélt állítottak elő. Egyes vidékek egy-egy kivitelre szánt termék előállítására szakosodtak. A legkiválóbb acélból készült kard- és késpengék nagy részét a keresztény Európa határain kívül állították elő, elsősorban Toledóban és Damaszkuszban. Ám ahogy a nyugat-európaiak ügyesen leutánozták, majd

továbbfejlesztették a közel-keleti pamut- és selyemkészítés technikáját, ugyanígy átvették a toledói és damaszkuszi acélpengék gyártásának művészetét is. A Köln mellett fekvő Solingenben készültek a legjobb európai kardok és kések, melyek közül rengeteg látható még ma is számos múzeumban, Londontól Zágrábig.[41] A kések nyelét egyébként többnyire nem Solingenben gyártották, hanem azon a vidéken, ahová a termékeket exportálták. A 12. századtól Köln is jelentős hírnevet szerzett magának jó minőségű kardjaival. A 13. században a kardok mellett már sisakokat és páncélingeket is készítettek a városban. Amikor 1300 körül kialakult a vértezet, Kölnben megkezdték az alacsony-, illetve közepes minőségű páncélok gyártását a hadseregek számára. Ezeket a katonaság nagy mennyiségben, készen vásárolta.

Mindazonáltal nem a Rajna-vidék, hanem Észak-Itália vált a legfontosabb páncélgyártó területté, mely ellátta az európai uralkodókat, lovagokat és nemeseket a háborúkhoz, illetve a „kellemes időtöltésnek" tartott lovagi tornákhoz szükséges felszereléssel. Az európai páncélok közül a milánóit és a bresciait tartották a legjobbnak, főként a 15. században, amikor a páncél súlya és jelentősége egyaránt egyre nagyobb lett. A páncélkészítéshez szükséges vasat az Alpok déli oldalának völgyeiben termelték ki Savoyától Friuliig, azon belül is elsősorban a Como és Brescia feletti völgyekben.

Milánóban és Bresciában megfért egymás mellett az egyszerű katonák számára tömegtermékként árusított olcsó vértek és a méretre készült, uralkodói díszpáncélok gyártása, valamint a két véglet között helyet foglaló termékek előállítása. 1295-ben Lombard Frigyes az I. Edward angol király ellen háborúba lépő IV. Fülöp francia királynak szállított nagyobb mennyiségű olcsó észak-itáliai vértet. A rakomány 4511 páncélingből, 5067 vértből, 2853 sisakból, 1374 nyakvédőből, 751 pár páncélkesztyűből és 6309 kerek pajzsból állt.

A páncélgyártás elsőszámú európai központja Milánó volt, mely mögött Brescia a második helyre szorult. Mindkét város igen könnyen hozzájutott helyben kitermelt vashoz és az Alpokban kivágott fákból előállított faszénhez, emellett mindkettő gyors folyású folyók közelében feküdt. Utóbbi tényező különösen fontos volt, hiszen a kalapácsolást és a fényezést a vízi energiára tá-





Balra egy 15. század végi díszsisak, fent pedig egy 1400 körül, méretre készült teljes páncélzat látható; mindkettő Milánó és Brescia környékén készült. A méretre gyártott páncélzatok közül sokkal több maradt fenn a mai napig, mint az olcsó szabványpáncélokból.

maszkodva végezték. Bonvesin de Riva 1288-ban íródott leírása részletesen bemutatja a milánói fegyverkészítőket is, akik a mű elkészülte idején kezdtek a páncélingek, sisakok és kardok mellett vérteket is gyártani.

Brescia története igen változatos. Bár 1355-ben függetlenségét elvesztette, amikor Milánó elfoglalta, a Viscontiak továbbra is jelentősen támogatták az itteni fegyvergyártást. Milánó és Brescia között gyakori volt az iparosok mozgása, sőt egyes gyártók mindkét városban rendelkeztek saját műhellyel. Brescia megszerzése után a milánói hercegek felügyelték az Európában eladott fegyverek előállítását három generáción át, egészen 1426-ig, amikor Velence elfoglalta Bresciát. A termelés volumenét jól tükrözi, hogy amikor 1427-ben a velenceiek ellen vívott – vereséggel végződő – maclodiói csatát követően Filippo Maria Visconti milánói herceg a veszteségek pótlására 4000 lovassági és 2000 gyalogsági páncélt rendelt meg a milánói fegyverkészítőktől, azok néhány nap alatt le is szállították a kért árut. A milánói fegyverkovácsok a későbbiekben is hasonlóan gyorsan dolgoztak. 1513-ban VIII. Henrik angol király 5000 könnyű páncélzatot rendelt meg, melyet igen kedvező áron vásárolt meg.

Eközben a Bresciát elfoglaló velenceiek hamarosan az itt gyártott fegyverek és páncélzatok legjelentősebb fogyasztóivá léptek elő. 1478-ban a velencei állam 10 ezer mellvértet és 10 ezer sisakot rendelt meg, hogy hadseregét újra felszerelje. A hatalmas mennyiségű áru előállítása bizonyos fokú specializálódást igényelt. A fegyverkereskedelemmel foglalkozó vállalkozók a munkát különböző műhelyeknek adták ki, melyek a páncélzat és a fegyverek egy-egy adott részének elkészítésére szakosodtak. Az egyik műhelyben csak váll- és karvédőket gyártottak, a másikban mellvérteket, a harmadikban sisakokat és így tovább.

Amikor Benozzo Gozzoli nekilátott, hogy Piero de' Medici megbízásából elkészítse a három királyok utazását ábrázoló festményt a Medici-kápolnában, a fő hangsúly nem bölcs, hanem király mivoltukon volt, így a művész az 1460-as évek Firenzéjében fellelhető legdrágább és legfinomabb árucikkekkel felszerelkezve ábrázolta őket. A szemben látható király öltözékének minden egyes részlete – a keleti stílusú koronától az aranysarkantyúig – elsőrangú minőségű. Csodás szőrmeszegélyes firenzei selyemköpenyét csak az alóla kilátszó selyemujj és az ékszerekkel díszített lószerszám múlja felül. Korábban úgy gondolták, hogy a királyt a festő VIII. Paleologosz János bizánci császár képére alkotta meg, aki a kép készülte előtt húsz évvel igen nagy hatást gyakorolt a firenzeiekre, amikor megjelent a Nagytanácsban. Ha megvizsgáljuk a császár arcképével díszített érmet, melyet Pisanello 1438-ban, Ferrarában készített, valóban feltűnő hasonlóságot fedezhetünk fel a két alak között.

A 14. század végén a délnémet fegyverkovácsok termékei kezdték felvenni a versenyt a milánói és bresciai árucikkekkel, ahogy az ulmi pamutselymek is a lombard termékek riválisaiként léptek fel, illetve ahogy a délnémet vidékeken is elterjedtek az észak-itáliai üzleti módszerek. Az 1420-as évekig Milánó diktálta az európai páncéldivatot. Ez alatt az idő alatt a délnémet területeken csupán a milánói és bresciai termékeket másolták, így az Alpokon át behozott eredeti áruk és helyi másolataik együttesen már elegendőnek bizonyultak a német fejedelmek és hadseregeik ellátására. Az 1420-as évektől a délnémet területeken az észak-itáliai fegyverek helyét fokozatosan átvették a hazai termékek, melyek más európai piacokat is kezdtek meghódítani. Ezután a Nürnbergben, Augsburgban, Landshutban és Innsbruckban készült fegyverek és páncélok német stílusban készültek. A délnémet fegyvergyártás központja Nürnberg lett, ahol korábban már fejlett volt a lakatok, illetve kisebb vastárgyak gyártása (lásd 324. oldal).

Nürnberg fegyverkészítői elsősorban a szabványméretű katonai páncélzat készítésére szakosodtak, és akárcsak Milánóban, itt is megjelent a specializáció. A céhszabályzatok limitálták a fegyverkovácsműhelyek nagyságát: 1507-ig a mesteren, két legényen és egy tanoncon kívül nem lehetett több az alkalmazottak száma. Nem meglepő tehát, hogy ezek a kicsi műhelyek a páncélzat egy-egy részének elkészítésére összpontosítottak, így az egyik például csak páncélkesztyűket gyártott, a másik mellvérteket, a harmadik karvédőket. Az egyes darabokat utána elküldték a kereskedőnek, aki összeállította a pán-



Az itt látható tárgyak a középkori Európa luxuscikkeit reprezentálják. A hátteret itáliai aranybrokát adja. A legfinomabb elefántcsont tárgyak Párizsban készültek (lásd 280–281. oldal), akárcsak az itt látható, 14. századi Szűz Mária-figura. A 15. század közepén a legkiválóbb edényeket a valenciai Manises-ben gyártották (lásd 271–272. oldal), akárcsak a jobb oldali korsót. Ehhez képest a kék-fehér mázzal bevont firenzei patikusedény kidolgozatlannak hat. Ez utóbbi kereskedelme alatta maradt a valenciai termékekének. A Limoges-ban zománcozott drága réztárgyak, mint például a bal oldalon látható ereklyetartó, igen keresettek voltak a 12–13. században, ám később kimentek a divatból. A Meuse völgyéből származó réztárgyak (melyeket a képen egy vízkiöntő képvisel) azonban egészen a 15. századig igen nagy népszerűségnek örvendtek (lásd 267–269. oldal).





célzatot. 1363-ban IV. Károly császár számára 1816 páncélzat készült, egy évszázaddal később pedig még ennél is többet szállítottak Hunyadi Mátyás magyar király számára a törökök ellen induló hadseregének felfegyverzésére.

Milánón, Brescián, Kölnön és az előbbiekhez később csatlakozott Nürnbergen kívül a 14. században csupán két város, Tournai és Bruges próbálkozott meg nagyobb mennyiségű páncél előállításával, ám e két település hátrányos helyzetben volt a nagy fegyvergyártó területekhez képest, ugyanis környékük szegény volt vasban, faszénben és gyors folyású folyókban.

A fentieken kívül sem Franciaországban, sem Angliában, sem Skandináviában, sem Kelet-Európában, sem Dél-Itáliában, sem az Ibériai-félszigeten nem alakultak ki jelentős fegyvergyártó központok. A francia csapatok kezdetben észak-itáliai, majd a 15. századtól Bázelen át importált nürnbergi páncélzatban indultak háborúba. Az angol csapatok is Itáliából és a délnémet területekről vásárolták fegyvereik nagy részét, emellett a Tournai-ben és Bruges-ben előállított áruk egy részére is igényt tartottak. A spanyol hadsereg – akárcsak az itáliai katonák – milánói és bresciai páncélzatot viseltek. Az ifjú Francesco Datini pályafutása kezdetén itáliai páncélokat szállított Avignonba. Ezzel később sem hagyott fel, ám időközben egyre bővítette tevékenységei körét (lásd 129. oldal). Harmincöt évvel később, amikor Itáliából Barcelonába szállított fegyvereket, úgy számította, hogy az üzlet körülbelül 15%-os hasznot hajt majd. A kelet-európai vitézek természetesen elsősorban német felszerelésben harcoltak.

Az uralkodók és az arisztokrácia számára több helyen is gyártottak méretre kiváló minőségű egyedi páncélzatot. Milánóban és Bresciában például a szabványpáncélok mellett ilyen egyedi darabok is készültek. A milánói fegyverkovácsok műhelyétől vásárolta páncéljait a milánói herceg, az angol és a francia királyi család, továbbá a burgund herceg. A bresciai fegyvergyártók látták el páncéllal az urbinói Montefeltro-hercegeket, a ferrarai és mantovai márkikat és II. Bajazid török szultánt. A legnagyobb vállalkozások – például a milánói Missaglia – az összes fenti megrendelőnek készítettek árukat. A vállalat 1430-ban 5000 líra értékű szabvány méretű páncélt küldött Toscanába és Romagnába, 1436-ban pedig Katalóniában, Aragóniában, Navarrában és Galiciában hajtotta be a megrendelők tartozásait. A vállalkozás vezetője, Tomaso Milánó utolsó Visconti hercegének, Filippo Mariának személyes fegyverkészítőjeként tevékenykedett, amiért a herceg 1435-ben lovaggá ütötte. 1450-ben Francesco, az első Sforza herceg megújította Tomaso kinevezését. A Missaglia nem csupán páncélkészítéssel foglalkozott, emellett vasbányákat is bérelt és számos fényezőműhelyt is üzemeltetett. Kiterjedt tevékenységi körének köszönhetően a vállalat hatalmas vagyonra tett szert, és a vezetői székben Tomasót váltó Antonio a részesedésének egy bizonyos hányadán 1472-ben nemesi birtokot vásárolt.

A német városok közül Nürnberg elsősorban az olcsóbb páncélok gyártásával foglalkozott, ám Augsburg, Landshut és Innsbruck páncélipara megpróbálta felvenni a versenyt a luxuscikknek számító elsőrangú milánói termékekkel. Augsburgban a Helmschmid volt a legnevesebb vállalat, mely a milánói Missagliához hasonlóan generációkon át virágzott. Lorenz Helmschmid az 1470-es években III. Frigyes császár részére készített páncélokat. Amikor Bajorország kettéválásával 1425-ben megalakult a Bajor-Landshut Hercegség

A textilipar egyaránt készített faliszőnyegeket megrendelés nélkül és egyedi kárpitokat megrendelésre. Az utóbbiakat a vásárlók kifejezetten egy-egy adott helyiség berendezéséhez, illetve díszítéséhez rendelték meg, így a legdrágább műtárgyak közé tartoztak a középkori Európában. A Jelenések Könyv*ét tartó, a mártírok lelkét szemlélő Szent János alakja (szemben) a híres Apokalipszis-kárpitok egyikén található. A kárpitok 1376 és 1381 között készültek Párizsban egy angers-i megrendelő számára (lásd 108. és 276–277. oldal).*

(Alsó-Bajorország), a landshuti termékeknek megnőtt a hazai piaca az új uralkodói udvarnak köszönhetően. A bajor hercegek mellett Landshutból rendelt páncélokat a szász herceg és Hunyadi Mátyás is.

A csiszolóműhelyek működtetéséhez szükséges gyors folyókkal rendelkező, Innsbruck melletti Mühlau fegyverkovácsainak is volt hazai felvevőpiacuk a tiroli grófi udvarnak köszönhetően. A grófok nem csupán saját használatukra vásároltak a helyi páncélokból, hanem gyakran küldtek belőlük ajándékként más államok uralkodóinak is – III. Jakab és Hunyadi Mátyás is részesülhetett abban az örömben, hogy ilyen nagylelkű ajándékot kapott a tiroli gróftól.

Bruges-ben az 1430-as évek végéig csak olcsó páncélokat állítottak elő nagy tömegben, ám amikor Jó Fülöp az uralkodói székhelyét Németalföldre tette át, megkezdődött a minőségi páncélzat gyártása is. Ezután az egymást követő uralkodók (Jó Fülöp, Merész Károly, illetve Miksa, Károly lányának, Máriának férje) mind készíttettek maguknak Bruges-ben páncélokat. Bruges-höz hasonlóan Tours-ban is akkor kezdődött meg a minőségi páncélzatok gyártása, amikor a francia királyok a Loire menti kastélyokba költöztek az 1430-as években.

Sok páncélgyártó központ a milánói vállalkozóknak köszönhette kialakulását, illetve felemelkedését. Tours-ba már 1425-ben megérkezett az első milánói fegyverkovács, XI. Lajos idejében pedig már egész milánói fegyvergyártó kolónia tevékenykedett a városban. A milánói mesterek igen fontos szerepet játszottak a mühlau–innsbruck-i, landshuti és bruges-i termelés kialakításában is.

Bár az uralkodói udvarokban, illetve az udvarok közvetlen közelében egyre több fegyvergyártó műhely nyitotta meg kapuit, a legkülönlegesebb felszereléseit számos király és herceg továbbra is távoli vidékekről szerezte be. Mindazonáltal igen nehéz volt egy messze élő megrendelő számára méretre szabott páncélzatot készíteni, mely tökéletesen illeszkedik az alakjára, márpedig ezt a vásárlók elvárták az áruért fizetett hatalmas összegért cserébe. VI. Károly fivérének, Lajos touraine-i, majd orleans-i hercegnek az 1386-ból fennmaradt elszámolásai szerint Lajos három rőf finom reimsi vásznat vásárolt, melyből egy testhez álló ruhát készíttetett. Ezt utána elküldte a páncélgyártó mesternek, hogy rá tudja igazítani a megrendelt vértezetet.

Amikor Derby earlje, a későbbi IV. Henrik angol király Milánóból páncélt rendelt magának, négy fegyverkovács hozta Angliába az árut, és mielőtt befejezték volna és megedzették volna, az earl még egyszer felpróbálta, hogy a kész páncél tökéletesen illeszkedjen az alakjára. 1464-ben Francesco Missaglia személyesen utazott el Jó Fülöp udvarába, hogy méretet vegyen az uralkodóról, két évvel később pedig Franciaországba ment, hogy XI. Lajosról is méretet vegyen. Bár ekkor már Bruges-ben és Tours-ban is gyártottak kiemelkedő minőségű páncélzatot, a fenti uralkodók mégis Milánóból rendelték meg a kívánt termékeket. Úgy tartották, hogy a Missaglia-vállalat áruit nem lehet felülmúlni. A 16. században elterjedt az a módszer, hogy a megrendelőről viaszbábut készítettek és ezt küldték el a fegyverkovácsoknak. V. Károly Spanyolországból az augsburgi Helmschmidnek küldte el császári lába mását.

Az uralkodók által megrendelt termékek előállításához a fegyverkovácsoknak gyakran együtt kellett működniük az ékszerészekkel. Kasztíliai I. János 1385-ben viselt ünnepi páncélzatán például a sisakhoz ékkövekkel díszített

aranykoronát illesztettek, Jó Fülöpnek az 1460-as években készült páncélján pedig a gallér egésze aranyból készült. Németalföld következő uralkodója, Fülöp fia, Károly az acélból készült páncélgallérjára ügyes udvari ékszerészével, Gerard Loyet-vel készíttetett zománcdíszítést.

Rézáruk

A késő középkor folyamán igen közkedvelt sárgaréz vörösréz és cink ötvözete. Bár a végtermékben sokkal több a vörösréz, mint a cink, a megfelelő ötvözet előállításához sokkal több cinkércre (kalaminra) volt szükség, mint rézércre. A középkori Európa legnagyobb sárgaréz-előállító központjai éppen ezért elsősorban nem a rézbányák, hanem a kalaminlelőhelyek közelében alakultak ki. A legfontosabb korabeli kalaminlelőhelyek a Liège-től északra elterülő dombok területén húzódtak, az Aachen és Givet közötti területen. Ezekre települt az aacheni és liège-i, továbbá a Meuse völgyében fekvő huy-i és dinant-i, illetve a nyugatabbra található malines-i (mecheleni) és a Köln környéki sárgarézipar. A felhasználásra kerülő vörösréz jelentős hányada a Harz-hegység alsó-szászországi, Goslar környéki részéről származott, így nem meglepő, hogy Alsó-Szászországban is fejlődésnek indult a sárgarézipar, bár a jelentősége alulmaradt a többi területhez képest. A sárgarézzel rokonságban álló vasbádog előállításához is cinkre volt szükség, melyet elsősorban az angliai Cornwallból szereztek be.

A 12. századtól a Meuse völgyében rézöntő műhelyek létesültek. Az egyik legkorábbi és legkülönlegesebb termék a Renier de Huy által 1110 körül készített liège-i szenteltvíztartó volt. A középkorban igen nagy volt a kereslet a rézből készült harangok és egyéb templomi felszerelések iránt. Nagy számban gyártottak például réz énekeskönyvtartó polcokat. Angliában körülbelül 45 korabeli, sassal díszített polc maradt fenn, melyek többnyire importáruként kerültek az országba. A cambridge-i King's College kápolnájának énekeskönyvtartó polca különleges, ám viszonylag késői példája a hasonló berendezéseken alkalmazott bonyolult mintáknak. A rézlemezekből készült hatalmas tárgyak is keresettek voltak: az Ibér-félszigettől Skandináviáig és Lengyelországig számos megrendelő vásárolta meg ezeket.[42] Anglia rengeteg flamand – azon belül

A Meuse völgyében működő műhelyek négy évszázadon keresztül rengeteg különféle réztárgyat állítottak elő, többek között a 12. század elején Renier de Huy által készített liège-i szenteltvíztartót (balra), illetve Jan van Eyck 1434-ben festett Az Arnolfini házaspár *címet viselő képén látható gyertyatartót (jobbra).*





is elsősorban tournai-i – rézszobrot importált a 14. század közepén, annak ellenére, hogy ekkoriban már hatalmas angol rézgyártó műhelyek is működtek. Az angol márványfaragók bádoglemezeket hozattak, melyekből képeket és feliratokat vágtak ki, hogy ezek segítségével bádogból és purbecki márványból (illetve néha derbyshire-i alabástromból) álló összetett szobrokat és emlékműveket gyártsanak, melyek többségének megrendelője a londoni királyi udvar volt. E művek közül több ezer a mai napig látható. Szinte mindegyik Londonban készült, ahol a 13. század végétől egy-egy vállalkozás uralta az ipart.[43]

A 15. században a vasból készített ágyúkat és harangokat felváltották a bronzból öntöttek. A bronzágyúk sokkal hatékonyabbnak bizonyultak, ráadásul a vaságyúk nagyobb veszélyt jelentettek a fegyver elsütőire, mint az ellenfélre Merész Károly megrendelései jelentős hazai piacot jelentettek az új, hosszabb csövű, drágább ágyúknak, de a mecheleni ágyúkat sokfelé exportálták is.

Az ágyúkhoz hasonló nagyobb tárgyak mellett jelentős kereslet mutatkozott a házi felhasználású réztárgyak iránt is. A 13. századtól az agyagedényeket szépen lassan elkezdték felváltani a három-négy lábbal, illetve (a szállításhoz és felfüggesztéshez elengedhetetlen) fogantyúval ellátott rézüstök. A 15. században már réz vízforraló kannákat is gyártottak. Az otthonokban és patikákban kőmozsarak helyett rézből készült mozsarakat kezdtek használni. Falra szerelhető, illetve álló gyertyatartókat is gyártottak rézből; ezeket az otthonok és a templomok megvilágítására egyaránt használták. A tűs gyertyatartók helyét a 13. század végétől a foglalatos tartók vették át.

A rézből készült füles vizeskancsók és a 13. században igen nagy népszerűségnek örvendő állatalakokat formáló vízkiöntők átvették a kerámiából ké-

Az alábbi képet 1500 körül készítette Szent Ágoston szobájáról egy ismeretlen flamand művész. A képen látható réztárgyak nagy része Brüsszelben, Mechelenben, Antwerpenben és Kölnben, illetve a közöttük fekvő vidék más városaiban készült. A művész többnyire olyan tárgyakat ábrázolt, amelyek egy átlagos hálószoba felszerelésének tekinthetők (mosdófelszerelés, gyertyatartó, lámpás, csengettyű, vödör), ám akad egy templomi tömjénezőre emlékeztető tárgy is.



szült kannák szerepét. Mivel a középkorban nem használtak villát, az emberek sokkal gyakrabban ettek kézzel, mint manapság, így a vizeskancsókban és a nagyobb tálakban többnyire az étkezések utáni kézmosáshoz szükséges vizet tárolták. Ezek a mosakodáshoz való eszközök azonban a réznek csak az egyik otthoni felhasználási módját testesítették meg. Azok, akik a fatányéroknál elegánsabb edényekre vágytak, ám nem engedhették meg maguknak egy ezüst étkészlet megvásárlását, kezdetben ónedényeket, majd egyre gyakrabban rézedényeket használtak az étkezéshez. A rézedénygyártás egyik legnagyobb központja Dinant városa volt, így a rézből készült tálakat hamarosan *dinanderie*-nek kezdték nevezni. A dinant-i rézműves mesterek Kornelimünster és Gressenich bányáiból szerezték be a kalamint. A dinanderie-t egész Európába exportálták, így számos darab ma is látható különféle múzeumokban Londontól Krakkóig. Az előállított és elszállított árucikkek száma hatalmas lehetett. Az Anglia egyik kevésbé jelentős kikötőjének számító Hull vámfeljegyzései szerint 1310–11-ben hét hajórakománnyi rézedényt hoztak az országba. Az egyik hajón nem kevesebb mint 11400 árucikk volt.[44] Dinant 1466-ban történt elfoglalása és felgyújtása után Jó Fülöp burgund uralkodó utasította főadószedőjét, hogy küldje el embereit az elpusztított városba, hogy összegyűjtsék az összes fémtárgyat, amit csak találnak. A romok között 2950 fontnyi reztárgyat, illetve nagy mennyiségű kalamint szedtek össze. A félkész vörösréz tárgyak számaránya elmaradt a sárgarézből készült áruk mögött. Az előbbiek között voltak üstök, illetve több köteg gyertyatartó. (Az egyik kötegben 141, a másikban 85 darab gyertyatartót számoltak össze.) Dinant-ban ónárukat is készítettek; 1466-ban is számos ónedényt, kanalat és más tárgyakat gyűjtöttek össze. Bár a megmunkált óntárgyak összesen 350 fontot nyomtak, tehát mennyiségük messze elmaradt a sárgarézéhez képest, a városban körülbelül 760 font megmunkálásra váró, Angliából behozott nyers ónt is találtak, továbbá 1000 font ólmot és 160 font ón-ólom elegyet. Az utóbbit két rész ólom és három rész ón összevegyítésével állították elő. Az ón- és rézgyártást ugyanazok a személyek végezték, ugyanis 12 kisebb-nagyobb kalapácsot is találtak, melyeken a tulajdonos jelét is feltüntették. Ezeket a „rézművesként” aposztrofált tulajdonos visszavásárolhatta néhány réz- és óntárggyal egyetemben, melyeken szintén megtalálható volt ugyanaz a jelzés.[45]

A pusztítást Dinant sosem tudta kiheverni. A rézművesek elvándoroltak, és az Aachenben, illetve Mechelenben már korábban is jelentős rézipar Brüsszelben, Namurben és Antwerpenben is fejlődött. Zoutleeuw temploma 1469-ben Antwerpenből egy sassal díszített templomi könyvtartót rendelt, 1482-ben pedig Brüsszelből egy hatalmas, 5,68 méter magas sárgaréz húsvéti gyertyatartót. Nürnbergben is kialakult a sárgarézipar, ami igencsak meglepő, hiszen a város közelében – a többi sárgarézgyártó központtól (Dinant-tól, Aachentől és Alsó-Szászországtól) eltérően – nem volt sem jelentősebb kalamin-, sem vörösrézlelőhely. A nürnbergi kereskedők azonban nagy mennyiségű vörösrezet importáltak, továbbá aktívan részt vállaltak a nem sokkal korábban felfedezett felvidéki vörösrézlelőhelyek feltárásában, így a város rézipara ennek köszönhette felvirágzását. A finom vasáruk készítése során kifejlődött technológiákat az elsősorban exportra termelő réziparban is sikeresen alkalmazták.[46]



Bár a rézipar elsősorban a Meuse völgyében koncentrálódott, a fentihez hasonló tárgyakat Aachenben, illetve Köln környékén, a Rajna völgyében is készítettek. Az itt látható, oroszlánt formázó sárgaréz vizeskancsót valamelyik német városban gyártották a 13. században.





A 13. századtól kezdve Velencében rengeteg tükröt és szemüveget állítottak elő és szállítottak Európa különböző vidékeire. Nem véletlen, hogy festményeken is megjelentek. Az 1430-as években Jan van Eyck egy tükröt is elhelyezett az Arnolfini-házaspárt ábrázoló festményén (balra), van der Paele kanonok kezébe pedig szemüveget adott (jobbra).

Üveg

A dinant-i réztárgyak és ónáruk mellett más előkelő használati tárgyak is készültek Európában. Számos üveg- és kerámiagyártó műhely tevékenykedett, melyek árucikkeit – törékeny voltuk ellenére – megérte egészen távoli vidékekre is szállítani. A középkorban hosszú ideig a Velencei Köztársaság volt Európa elsőszámú üvegkészítője. Az üveget azonban a 14. században már nem magában a városban gyártották, ugyanis a középkori Velence zsúfolt középső szigetein az olvasztókemencék igen nagy tűzveszélyt jelentettek, így 1291-ben az üveggyártók tevékenységét Murano szigetére korlátozták. A selyem-, pamut- és papírgyártáshoz hasonlóan az európai üveggyártás is a keleti importcikkek helyettesítése céljával alakult ki. A velencei üvegkészítők a szíriai mintákat követték. Torcellóban már a 8., Velencében pedig a 10. századtól fogva gyártottak kevésbé jó minőségű üveget. Az elsőrangú üvegtermékek előállítása a 13. században indult meg, amikor a helyi növények égetésével nyert hamu helyett nátriumban gazdag hamut kezdtek importálni Szíriából (lásd 273–274. oldal). A hamu behozatali jogát a velenceiek tulajdonképpen teljesen kisajátították, hiszen ez tette az elsőrangú velencei üveget különlegessé az Európa más vidékein gyártott üveghez képest. A velencei üvegkészítők szerencsés helyzetben voltak abból a szempontból is, hogy a lagúnákból és az Adige medréből igen jó minőségű homokhoz juthattak hozzá, illetve az Adriai-tengeren nagy mennyiségű olcsó tüzelőanyagot hozathattak. Számtalan egyszerű poharat és palackot, ablaküveget és tükröt vásároltak Európa lakosai a velenceiektől, ám a legismertebb termékek mégis a különleges és drága színes üvegáruk, amelyeket néha egyedi zománcbevonattal láttak el. A muranói üveget nemcsak északra és nyugatra exportálták, hanem az 1310-es évektől Egyiptomba, az 1340-es évektől Görögországba, Konstantinápolyba, Rodoszra és a Fekete-tenger partvidékére, illetve a 15. században Szíriába is. Szíriában eddigre a velenceieknek mintául szolgáló helyi üveggyártás teljesen elsorvadt. A 15. század első felében új módszer alakult ki a hamu tisztítására, melynek segítségével kiváló minőségű nyersanyagot nyertek. A feltehetőleg Velencében történt felfedezés további újítások kifejlődésére nyújtott lehetőséget; ezek közé tartozott a hegyikristályhoz hasonló *cristallo* feltalálása.

A 13. századtól Velencében megkezdődött a szemüveggyártás is, az üvegipar ugyanis ekkorra tudott olyan finoman megmunkált üveget előállítani, amely a lencsékhez kellett. A szemüveggyártás a késő középkorban egész Európában elterjedt; a 15. század közepe előtt Angliában is meghonosodott. Források szerint az első angliai szemüvegkészítő egy német mester volt, aki 1441 és 1443 között London mellett, a Temze déli partján fekvő Southwarkban fizette adóját.[47]

A muranói üvegkészítő mesterek egész Európában előkelő hírnévnek örvendtek, így a 13. század végétől egyre több itáliai város igyekezett átcsábítani őket. A Velencei Állam mindent megtett, hogy megőrizze az elsőrangú üvegcikkek előállításában betöltött vezető szerepet: megtiltotta a mesterek külföldre utazását és a szíriai hamu terjesztését. Egyes velencei iparosok mégis engedtek más városok csábításának, így egyéb vidékeken – többek között Firenzében és Anconában – is megalakult néhány kisebb üveggyártó műhely. A velenceiek meg tudták akadályozni, hogy Európa más része hozzájusson a szíriai hamuhoz, ám az üveggyártók elvándorlását nem tudták meggátolni. Egyedül a liguriai Altare nagy múltú üvegipara tudott Genován keresztül szíriai hamut importálni, ám az itt készült termékek sokkal kevésbé voltak ismertek és keresettek, mint a muranóiak.

Velence egészen a középkor végéig megőrizte az Európában és a Földközi-tenger térségében kapható üvegáruk gyártásában elfoglalt vezető szerepét. A 15. században megpróbálták javítani a Franciaországban, Németalföldön és a délnémet területeken gyártott egyszerűbb üvegtermékek színvonalán azáltal, hogy altare-i és muranói mestereket hívtak. Ekkorra a hétköznapi minőségű francia, német és németalföldi üvegek egy bizonyos hányadának is megvolt a saját piaca. A 14. században IV. Károly császár – 1346 és 1378 között cseh király – támogatásával Csehországban is elkezdtek üvegárukat gyártani. A huszita háborúk előestéjén, az 1420-as években a cseh üveggyártó műhelyek nem csupán a templomok és gazdag magánházak ablaküvegeiként használt színes üveget gyártottak, hanem sárgászöld, mindennapi használatra szánt tárgyakat is. Ezek nem csupán Csehországban kerültek eladásra, hanem Sziléziában (az 1470-es évektől) és Közép-Európa más vidékein is. Az ásatások során még Lübeckben is kerültek elő középkori cseh üvegtárgyak. A cseh nemesség azonban nagyrészt Velencéből szerezte be üvegtárgyait, a cseh üvegművesek pedig egészen az 1570-es évekig nem törekedtek a velencei minták és minőség utánzására.[48]



A Muranoban készült, és Európa különböző területeire exportált üvegtermékek egy részén egyértelmű keleti hatások fedezhetők fel. Az arannyal és zománccal díszített legkülönlegesebb üvegtermékek (akárcsak a fenti, 15. század végén készült kancsó) felvehették a versenyt az arisztokrácia ezüst étkészleteivel.

Fazekastermékek

A textíliákhoz és a vasárukhoz hasonlóan fazekastermékek is rengeteg helyen készültek Európában, ám a „nemzetközi" piacokon is keresett, luxuscikknek számító fazekasárukat csak egy-egy területen gyártották. A helyi piacoknál szélesebb körben árusított fazekastermékeket (többek között az ásatások során az észak-angliai Yorkshire-ben is feltárt áruknak, melyeket a nyugat-franciaországi Saintonge-ban és a németalföldi Aardenbergben gyártottak) igen szigorúan rangsorolták. A legelőkelőbb helyen a muzulmán, azon belül is többnyire perzsa ónmázas fazekastermékek álltak. A 14. században a Valenciában és Andalúziában készült ónmázas edények kereskedelmi terjesztésében Mallorca igen jelentős szerepet játszott, így a termékek hétköznapi elnevezése, a majolika szó a sziget nevéből ered. 1320 körül már Angliában és Flandriában is vásároltak majolikát.[49] A 15. század elejére Valencia közelében fekvő Manises vált e fényes



A Földközi-tenger muzulmánok lakta partvidékeiről importált mázas edények mintájára a 13. század végén Pisa, Arezzo, Siena és Firenze fazekasmesterei elkezdtek egyszerű utánzatokat, „maiolioca arcaicá"-t gyártani. A 14. század során a toszkán fazekastermékek gyorsabban fejlődtek, mint a korábban közkedveltebbnek számító, a Romagna területén fekvő Faenzában gyártott áruk. A 15. század közepére a legügyesebb firenzei mesterek műhelyeiből kikerült termékek sokkal kifinomultabbak voltak, így tökéletes díszeivé váltak a reneszánsz Európa nemesi otthonainak. Ezek egyik példája az itt látható kétfülű, ónmázas, kobaltkék díszítésű korsó.

hispán–mór ónmázas fazekastermékek elsődleges gyártási helyévé. A 15. század közepéig a manises-i termékek egész Európában igen keresettek voltak, még Itáliában is, ahol a Romagna területén fekvő Faenzában is gyártottak kerámiatárgyakat, asztali edények, fűszertartók, gyógyszeres edények, csempék és díszek formájában. Már a 14. század végéről is fennmaradtak finom faenzai kerámiák, 1410-re pedig a fazekasok saját szabályzattal bíró önálló céhvel rendelkeztek a városban. A faenzai fazekastermékek szép lassan kiszorították a manises-i és muzulmán árukat az itáliai piacokról, majd a 15. század második felében Európa más területén élő vásárlókhoz is egyre nagyobb mennyiségben jutottak el. Faenza francia nevéből megszületett a fajansz elnevezés. Ahogy a luccai selyem- és a fabrianói papírgyártók is megtelepedtek Itália más területein, új műhelyeket alapítva, a 15. század közepétől a faenzai fazekasok is egyre nagyobb számban hagyták el szülővárosukat, hogy elsősorban Romagna és Toscana településeire költözzenek, ezáltal új vidékeken honosítva meg a fajanszgyártást. A fajansz készítésének művészete később Franciaországba és Németalföldre is eljutott. Ahogy más áruk esetében is láthattuk, Itáliában a keleti áruk helyettesítésére kezdték meg a kerámiatárgyak előállítását, míg Európa egyéb területein a korábban nagy mennyiségben importált itáliai termékeket helyettesítették a hazai műhelyekben gyártott árucikkek.

Szappan

Az itáliai – azon belül is elsősorban velencei – szappangyártók majolikakészítő honfitársaikhoz hasonlóan főleg az Ibériai-félsziget lakóitól lesték el a mesterség csínját-bínját. A kasztíliaiak a helyben gyártott hagyományos fekete szappan mellett elkezdtek fehér szappant készíteni, melynek alapja olívaolaj. Ez a fehér szappan volt a 13. századi Európában kapható szappanok legkiválóbbika, melyet Kasztíliából tengeri úton elsősorban az észak-európai nemesség otthonaiba szál-

lították. Az észak-európai területeken a kasztíliai fekete szappan is igen keresett volt, ugyanis ezt használták a félkész gyapjúszövetek tisztítására. A fehér szappan körülbelül háromszor annyiba került, mint a fekete.[50] A fehér kasztíliai szappan gyártása egyrészt a nátriumban gazdag hamu előállításához szükséges növények beszerzésének lehetőségén alapult. Amint a velencei, genovai és provence-i kereskedők is elkezdtek Egyiptomból és Szíriából hamut importálni, már Itáliában és Provence-ban sem állt semmi a fehérszappan-gyártás kifejlődésének útjában. A másik kulcsfontosságú hozzávaló a dél-itáliai olívaolaj volt. Az apuliai olívaolajat az Adriai-tengeren Raguzába, Anconába és legnagyobb mennyiségben Velencébe szállították, a nyugati partvidéken pedig Nápolyban, Gaetában, Savonában és Genovában készült fehér szappan. A 14. században a velenceiek és a genovaiak a kasztíliaiakkal versengtek az észak-európai piacok megszerzéséért. Emellett termékünket a Közel-Keletre, Görögországba, Konstantinápolyba, a török területekre, Rodoszra és Ciprusra is szállították, továbbá Szíriába és Egyiptomba, ahonnan az egyik legszükségesebb alapanyagot beszerezték. Korábban Észak-Szíriában és Palesztinában is jelentős mennyiségű elsőrangú szappant állítottak elő. Nincs bizonyítékunk arra, hogy a kezdetben utánzatként gyártott itáliai papírhoz hasonlóan az itáliai szappan is jobb minőségű lett volna a levantei prototípusnál.[51] Noha Itáliából a fent említett területekre hajón szállították a termékeket, a szárazföldi fuvarozás jóval magasabb ára miatt a kikötőktől nagy távolságokra nem érte meg szárazföldön továbbszállítani az effajta nehéz rakományt. A 14. század végén a fehér szappan volt az egyik legolcsóbb olyan árucikk, amelyet még érdemes volt átszállítani az Alpokon (lásd 354. oldal).

Hamu

Amint már említettük, az alkáli fémekben gazdag hamu és szóda kiemelkedően fontos szerepet töltött be a velencei üveggyártásban, továbbá a minőségi fehér szappan előállításában. A hamut a ballagófű és más hasonló növények elégetésével nyerték. Ezek a növények kizárólag Szíria szikes talaján éltek, a sivatag szélén és a tengerparton. A szíriaiak a növényeket *kali*nak, a hamut pedig *lumen*nek nevezték, bár a *kali* szót olykor a hamura is használták. A velenceiek *lume*, illetve *kili* formájában átvették a szavakat, és a névelő hozzáadásával keletkezett az *allumen* és *alkali* elnevezés.

A fennmaradt adatok szerint Velencébe először 1233-ban hoztak be *allument*. 1275-ben a köztársaság megtiltotta a szíriai hamu más területekre való továbbszállítását. A nyersanyagot elsősorban Tripolisz környékéről szerezték be, egy részét pedig Aleppóban és Bejrutban vásárolták meg. Amikor a 14. század első felében a pápa megtiltotta a hitetlenekkel való üzletelést, a velenceiek a keresztény Örményországgal építettek ki kereskedelmi kapcsolatokat, így továbbra is hozzájutottak az ipar számára oly fontos hamuhoz. Az anyag igen olcsó volt a keleti államokban, ám a rakomány súlya hatalmas volt, így a szállítási költségek magasak voltak, gyakran még a vételárat is meghaladták. Előfordult, hogy (mivel nem az a fajta áru, amit gályán lehetett szállítani) pamutszállító hajókon vitték Velencébe, hogy a kiadásokat nagyrészt fedezze a pamuton szerzett bevétel, de még így is költséges volt a beszerzés. A költséges fuvarozás ellenére megérte a hamut Velencébe szállítani, hiszen a Szíriában olcsón megvásárolt nyersanyagra nagy szükség volt Itáliában, így igen drágán el lehetett

adni, így a beruházási költségek jó esetben akár 200 százalékosan is megtérülhettek. A kereskedelem volumenét nehéz megbecsülni. Töredékes adatok alapján elmondhatjuk, hogy 1395 tavaszán egy velencei hajókonvoj fedélzetén legalább 570 tonna (1,2 millió velencei fontnak megfelelő) hamut szállítottak. Más információink is vannak a fuvarozott zsákok számáról, és minden arra utal, hogy a velenceiek hatalmas mennyiségű nyersanyagot szereztek be az indulást megelőző fél évben. Mindent megtettek a szíriai hamu kisajátítására, és azon igyekeztek, hogy a nyersanyagot más itáliai városok, illetve a 15. századtól a német üveggyártó műhelyek ne tudják megszerezni. Azt is megpróbálták megakadályozni, hogy a szíriai hamu elérjen a majolikakészítőkhöz.

A szíriai hamu mellett létezett egyiptomi hamu is, melyet hasonló növények égetésével nyertek. Ezt Alexandriában és Damiettában lehetett megvásárolni. Pegolotti leírása szerint az egyiptomi hamu harmadannyiba került, mint a szíriai, ám a velencei üveggyártók nem találták megfelelőnek az üveg előállításához, bár a szappankészítők ezután is használták. A velenceiek az egyiptomi hamut így nagy mennyiségben szállították a hazai, illetve a gaetai szappanfőző mesterekhez.

A genovai, anconai és provence-i kereskedők is szállítottak egyiptomi és szíriai hamut Európába, melyet elsősorban a genovai, savonai, anconai, raguzai, gaetai, nápolyi és provence-i, sőt olykor flamand és angol szappangyártók vásároltak meg. Mivel Spanyolországban megtermettek a szíriaiakhoz hasonló növények, a spanyolok ezek elégetésével saját hamut állítottak elő. A fent említett városokban készült szappan „édes", olívaolaj alapú szappan volt, Észak-Európában azonban csak másodrangú, „pöttyös", faggyú alapú szappant tudtak előállítani. Az itteni műhelyek ellátására Dániából és a német területekről szereztek be alkáli fémekben gazdag hamut, melyet Bruges-be szállítottak, és onnan továbbították az egyes településekre. A Hanza-kereskedők Oroszországból importáltak hamut, melyet ott a szíriaiaktól igen különböző növények elégetésével állítottak elő.

Műtárgyak

A velencei üvegtárgyakat és a faenzai kerámiát egyaránt vásárolták gyakorlati hasznuk és esztétikai értékük miatt, így e tárgyak is bekapcsolódtak a késő középkorban kialakuló európai műkincs-kereskedelembe. A műkincsek egy részét a fővárosokban állították elő (például az *opus anglicanum*ot Londonban, illetve az elefántcsont tárgyakat Párizsban), ám többségük Észak-Itália és Dél-Németalföld textilipari központjai környékén készült. Vajon csak puszta véletlen, hogy a 14–15. századi festmények oly nagy hányada származik Gentből, Brüsszelből, Firenzéből és Sienából? A legkülönlegesebbeket exportra készítették. Ezek közé tartozott például az a szárnyas oltárkép (triptichon), melyet Hugo van der Goes 1474–75-ben Gentben festett Tommaso Portinari, a Medici-vállalat bruges-i fiókjának igazgatója számára. A képet a megrendelő azután Firenzébe küldette, és az egyik elődje, Folco Portinari által két évszázaddal korábban alapított Santa Maria Nuova Kórház Szent Egidióról elnevezett templomában állíttatta fel. Az itáliai műalkotások – többek között Tournai püspökének Andrea della Robbia által Firenzében készített, a bruges-i Medici-irodán keresztül megrendelt síremléke – éppen az ellenkező irányba áramlottak.

A közismert 15. századi reneszánsz festők – van der Weyden, Masaccio, Bouts, Botticelli – művei csupán a csúcsát alkotják egy láthatatlan művészeti jéghegynek. Rajtuk kívül még rengeteg művész tevékenykedett, akiknek a neve feledésbe merült, így a művészettörténészek „ismeretlen mesterként" aposztrofálják őket. A St Gudule látképét elkészítő ismeretlen mester brüsszeli műhelyében például exportra gyártottak nagy méretű oltárképeket a 15. században.

Ezek mellett számos kevésbé jelentős műhely is működött. Ilyenektől vásárolta Francesco Datini az 1400-as évek Firenzéjében azokat a harmadrangú vallási témájú képeket, melyeket nagy tömegben, olcsón megvett, majd más árucikkekkel együtt Avignonba szállított, ahol még ekkor is nagy kereslet mutatkozott az ilyen jellegű alkotásokra, hiszen az egyik ellenpápa továbbra is itt székelt. 1387-ben avignoni ügynöke a következőket írta Datininek: „Azt írtad, nem találsz olyan olcsó műveket, amelyekre itt szükség lenne. Csak akkor vásárolj a művészektől képeket, mikor azok éppen rossz anyagi helyzetben vannak. Ha látod, hogy egy mester épp pénzszűkében van, minél előbb üsd nyélbe az üzletet." Amikor Datini tíz évvel korábban maga is Avignonban tartózkodott, hasonló tartalmú leveleket küldött Firenzébe.[52]

A fennmaradt források szerint 1453 előtt Konstantinápolyból rengeteg festő települt át Kréta szigetére, így a 15. század második felében Kréta lett a görög világ legfontosabb művészeti központja. Az egyedi, elsőrangú műtárgyak mellett persze itt is rengeteg harmadrangú képet és szobrot gyártottak, melyeket nem tartottak többre bármilyen hétköznapi árucikknél. A jegyzői dokumentumok arról tanúskodnak, hogy a velencei kereskedők rengeteg művet rendeltek meg a kandiai (Heraklion) ikonfestőktől, melyeket Nyugat-Európában - azon belül is főleg Flandriában – értékesítettek. 1499-ben például 700 festményt rendeltek meg Szűz Máriáról, melyeket a gyártóknak 45 napon belül kellett szállítaniuk. A 700 kép közül 200 bizánci, 500 pedig nyugati stílusú ikon volt. E nagy tömegben előállított alkotások esetében természetesen nem beszélhetünk egyedi, művészi kivitelezésről. A 15. századból fennmaradt ikonok jól mutatják, hogy a művészek tulajdonképpen ugyanazokat a jól bevált ikonográfiai sémákat alkalmazták újra és újra.[53]

Van der Wee professzor szerint nem tekinthető véletlennek, hogy éppen a legnagyobb textilipari központokban kezdtek el exportra szánt műtárgyak készítésével és kereskedelmével foglalkozni, ugyanis ezt az ipart az egyes városok tudatosan fejlesztették, mikor textiliparuk hanyatlásnak indult. Amint egy településen megszilárdult a festménykészítés hagyománya, egyre több ifjú vándorolt oda. Hans Memling például a Mainzhoz közeli Selingenstadtból költözött Bruges-be, Gentile da Fabriano pedig Fabrianóból települt át Firenzébe. Amint az alapok megvoltak, a műtárgyipar már nem csupán a helyi tehetségekre épített. De hogyan alakultak ki az alapok? A fővárosok helyi felvevőpiaca magyarázatot nyújt a londoni hímzők és a párizsi elefántcsont-faragók tevékenységének kiemelt jelentőségére, de mi indokolta a textilipari központok műtárgyiparának fellendülését? Már korábban említettük, hogy mielőtt uralkodásának vége felé Jó Fülöp Bruges-be költözött volna, a város a németalföldi fejedelmek és arisztokrácia jelentős fogyasztási központjaként funkcionált, annak ellenére, hogy „fővárosi" rangja nem volt. A 15. századra Firenze, Milánó és Velence is



Mielőtt megrendelte volna a Firenzébe küldendő triptichont van der Goes-tól, Tommaso Portinari Bruges-ben megfesttette arcképét Hans Memling német festővel.



Az itt látható, Távol-Keletről származó szőnyeg Domenico Ghirlandaio Szűz Máriát és a gyermeket ábrázoló festményén található. A lépcsőkre terített finom szőnyeg valósághűvé teszi a képet. A képrészlet ízelítőt nyújt abból, mennyire aprólékosan és meggyőzően ábrázolta a művész a 15. század végi Firenze mindennapi életének jellegzetességeit. Nem Ghirlandaio volt az egyedüli művész, aki szőnyegeket is ábrázolt a képein (lásd 278. oldal és 72. oldal illusztrációja).

egy-egy virágzó állam politikai és egyben kereskedelmi-ipari központtá is vált. Emellett jelentős fogyasztási centrumoknak számítottak. Ezekben a városokban a művészek nagyrészt a helyi megrendeléseknek köszönhették vagyonukat. Van Eyckről tudjuk, hogy hatalmas megrendeléseket kapott Pamele lordjától, akárcsak van der Weyden Jó Fülöptől és az udvari arisztokráciától. Ehhez hasonlóan Benozzo Gozzoli elsősorban a Medicick, Bramante a Sforza-család, Bellini pedig a velencei előkelőségek megbízásait teljesítette. Elmondhatjuk tehát, hogy a legismertebb művészek számára a külföldi megrendelések csupán kiegészítették a hazai kereslet által generált felvevőpiac igényeit.

Falikárpitok és szőnyegek

A falikárpit és az *opus anglicanum* a textíliák és a festmények találkozásából született. Mielőtt a falikárpitszövő nekiállt volna munkájának, a mintát előbb egy művész – olykor a legnépszerűbbek egyike – megtervezte. Rogier van der Weyden például V. Alfonz nápolyi király és a ferrarai Lionello d'Este számára is tervezett kárpitokat.[54]

A falikárpit-készítés mestersége is keletről érkezett Európába. 1262-ben III. Henrik angol király egyik ügyésze IX. Lajos francia király párizsi udvarába érkezett, hogy az angol kancellária épületébe egy megfelelő falikárpitot vásároljon.[55] Azt sajnos nem tudjuk, hogy az ügyész által megtekintett kárpitok vajon keletről származtak vagy Párizsban gyártották őket. A 14. század közepére a falikárpitszövés Arras-ban és Párizsban is meghonosodott – az utóbbi-

ban elsősorban a hatalmas udvari megrendeléseknek köszönhetően virágzott fel. A francia királyi család is számos megbízással látta el a mestereket. II. János 1350 és 1364 között nem kevesebb mint 235 falikárpitot vásárolt. Fiai, V. Károly, illetve Burgundia, Anjou és Berry hercegei továbbvitték apjuk kárpitok iránti rajongását (lásd 108–109. oldal). A huszonöt éves Anjou Lajos 1364-ben 76 saját falikárpittal rendelkezett, és később is rengeteget költött újabb darabok megvásárlására. Ő rendelte meg többek között azokat az „Apokalipszis-kárpitokat", amelyek Nicolas Bataille párizsi műhelyében, egy hatalmas, hat méter széles szövőszéken készültek (lásd 110. és 264. oldal illusztrációja). A falikárpitszövés igen munkaigényes volt, és epp ezért az elkészült termékek rengeteg pénzbe kerültek. Bataille a hercegtől 1000 arany frankot kapott minden egyes kárpitért.[56] Ekkora összegért tíz kőművest vagy asztalosmestert és negyven segédet is felfogadhatott volna, akik ennyi pénzért egy teljes éven át dolgoztak volna neki. 1400-ban állítólag Anjou Lajos vagyonosabb bátyja, Merész Fülöp burgund herceg birtokolta a korabeli Európa legpazarabb falikárpit-gyűjteményét. Egy generációval később VI. Károly öccse, Lajos orléans-i herceg és milánói felesége, Valentina volt az, aki kiemelkedően sok falikárpitot rendelt meg párizsi és arras-i műhelyektől.[57] Mivel VI. Károly halála után a francia királyok egy évszázadra elhagyták Párizst, a város felvevőpiaca beszűkült, így 1425 körül a párizsi falikárpit-készítés is abbamaradt.

Miután a párizsi falikárpitszövés elvesztette korábbi jelentőségét, a 15. század folyamán Dél-Németalföldön koncentrálódtak a kárpitgyártással foglalkozó iparosok. Mielőtt XI. Lajos 1477-ben elfoglalta volna, Arras volt a falikárpitgyártás központja, így nem véletlen, hogy sok területen „arras"-nak vagy „arazzi"-nak nevezték a kárpitokat. Nem Arras volt azonban az egyetlen város, ahol jelentős falikárpit-előállítás folyt. Bruges-ben és Tournai-ben már a 14. században is tevékenykedtek falikárpitszövők. A 15. század elejére Tournai jelentősége már-már Arras-éval vetekedett. A század közepén az udvari keresletnek köszönhetően Brüsszel is jelentősen fejlődött. Számos településen – többek között Oudenaarde-ban – is gyártottak olcsóbb kárpitokat, melyeket a vászonipar hanyatlását követően, a 15. század közepétől kezdve részben Oudenaarde és Geraardsbergen környékének vidéki területein szőttek. Oudenaarde-ban a falikárpitszövőknek 1441-ben már saját céhük is volt. Nem sokkal később a genti és bruges-i kárpitkészítők is önálló céheket hoztak létre. A 15. századból 114 bruges-i szövőmester nevét ismerjük.[58] A kárpitokat Bruges-ben, majd később a gyártásba is bekapcsolódó Antwerpenben értékesítették, ahonnan egész Európába eljutottak. A kevésbé drága, *verdure*-nek nevezett, zöldes árnyalatú, levélmintákkal díszített falikárpitokat nagy tömegben készítették és értékesítették, míg a drágább kárpitokat egyedi megrendelés alapján gyártották, hiszen minden előkelő vásárló más és más mintát szeretett volna látni otthonának egyes helyiségeiben. A 14. század második felében Merész Fülöp burgund herceg számos falikárpitot rendelt meg, melyeket Arras-ból Párizsba küldtek. Egy generációval később orléans-i Lajos is küldetett kárpitokat Arras-ból Párizsba, ahonnan gyakran elvitette őket újonnan épült pierrefonds-i kastélyába. Itt a falikárpitok akasztói még ma is láthatók, ám a kárpitok sajnos mára elenyésztek. Ugyanebben az időben III. Edward angol király

egyik fia, John of Gaunt, Lancaster hercege is rendelt arras-i falikárpitokat, melyeket a London és Westminster között húzódó Stranden álló palotájában helyeztetett el. A 15. század közepén egy lille-i falikárpit-készítő mestert bíztak meg azzal, hogy Cosimo de'Medici fiai, Giovanni és Piero számára készítsen kárpitokat, melyeket elkészültük után Firenzébe küldettek. A Giovanni tulajdonát képező kárpit Petrarca *Trionfi*ját jeleníti meg. A bruges-i Medici-vállalat más itáliaiak számára is rendelt kárpitokat, többek között a milánói udvarban élő Gaspare Vimercato grófjának, illetve a faenzai Astorre Manfredinek. Az utóbbi által megvásárolt kárpitok Sámson történetét dolgozták fel. Ezzel egy időben Federigo da Montefeltro flamand kárpitokat készíttetett urbinói hercegi palotája számára, míg a lengyel király ugyanezt tette krakkói uralkodói palotája feldíszítése céljából. Federigo Itáliában készíttette el a tournai-i mesterektől megrendelt falikárpit mintáinak tervét. Az arras-i kárpitkészítő műhelyeknek csodájára jártak az utazók. Pedro Tafur a következőket írta a műhelyekről, amikor 1438-ban bruges-i tartózkodásakor meglátogatta őket:

> Nagyon kellemes és gazdag város, amit a szőtteseinek és falikárpitjainak köszönhet, melyeket gyártanak más vidékeken is, ám az Arras-ban készültek a legkeresettebbek.[59]

Dél-Németalföld még a 15. század végén is az európai falikárpit-készítés központja maradt. A divat azonban addigra megváltozott, már a *millefleurs* falikárpitokat részesítették előnyben, melyeken az alakokat vörös és kék virágos alapon helyezték el. A fennmaradt *millefleurs* kárpitok leggyönyörűbb példányainak az a hat összetartozó kárpit tekinthető, amelyek „Az unikornis úrnőjét" ábrázolják. Ezek Jean le Viste megbízásából készültek, aki Arcy ura, illetve 1500-ban bekövetkezett haláláig a francia Cour des Aides elnöke volt. A korszakból más, unikornisokat, továbbá az udvari életet bemutató falikárpitok is fennmaradtak.

1438-as látogatása során Pedro Tafur nemcsak a Bruges környékén kiemelkedően fontos gyapjúszövetekről és az arras-i kárpitokról tett említést, hanem „különféle szőnyegekről" is.[60] Az asztalok, padok, falak és padlók borítására készült szőnyegeket is a korábban keletről importált szőnyegek helyettesítésére kezdték gyártani Európában. Az európai kereskedők a 13. század végétől szállították haza közel-keleti szőnyegeket. Marco Polo azt írta, hogy Konya (Iconium), Kaisarieh (Caesarea) és Sivas (Sebasteia) városokban, a törökök között élő örmények és görögök szőttek „a legkülönlegesebb és legszebb szőnyegeket az egész világon". Az általánosan elfogadott elképzelés szerint ezeket az alakokkal díszített anatóliai szőnyegeket láthatjuk a 15. századi itáliai festmények némelyikén. A 15. századi Európában aki tehette, szinte mániákusan igyekezett török, perzsa és indiai szőnyegeket beszerezni.[61] Mantegnának a mantovai Camera degli Sposiban található festményén Ludovico Gonzaga trónszéke alatt egy nonfiguratív szőnyeget láthatunk, Vittore Carpacciónak a velencei testvériségek számára készített képein pedig számos szőnyeg lóg le a házak erkélyeiről. A keleti szőnyegek importjának megindulása után nem sokkal megkezdődött az európai utánzatok gyártása is. A 15. században számos kisebb-nagyobb németalföldi városban (például Gentben, Leuvenben és Wervikben) nyitottak szőnyegkészítő műhelyeket, főleg azután, hogy a hagyomá-

nyos textilipar hanyatlásnak indult. A dél-brabanti Tienen (Tirlemont) kisvárosban a gyapjúipar a 14. század második felében virágzott fel. A század végére a Hanza-kereskedők a tieneni textíliákat Bruges-ből a Balti-tengeren Gdanskba és Poroszországba szállították, majd a Visztulán Torun érintésével tovább egészen Krakkóig, Sziléziáig és a Felvidékig. Mikor a 15. századi gazdasági válság következtében a tieneni szövetek piaca beszűkült, a város átállt a szőnyeggyártásra. Az elkészült szőnyegeket hatalmas mennyiségben szállították a bergen-op-zoom-i vásárokra. 1470–71 környékén a fejlődő szőnyeggyártásból befolyó jövedelem után fizetett adók már körülbelül a 60%-át tették ki a csökkenő jelentőségű gyapjúiparból származó adóknak.[62]

Opus anglicanum és elefántcsont

Források szerint III. Henrik angol király már a 13. század első felében vásárolt *opus anglicanum*ot. Ez különféle textíliákra (általában vászonra) selyem- és aranycérnával készített hímzés volt. A királyi elszámolások szerint az angol királyok, illetve a királyi család tagjai két évszázadon át a londoni hímzőmesterek leghűségesebb vásárlói voltak. Az *opus anglicanum* más uralkodók körében is nagy népszerűségnek örvendett. A 13. század közepén IV. Ince, IV. Sándor és IV. Orbán pápa egyaránt készíttetett magának *opus anglicanum*okat. A fennmaradt darabok többsége vallásos témájú vecsernyepalást, illetve miseruha. A század végén VIII. Bonifác pápa kincstárában nem kevesebb mint 113 angol hímzést őriztek.[63] Annak ellenére, hogy világi témájú darabok közül csak egy-egy maradt fenn, egyes dokumentumok tanúsága szerint igen sok volt belőlük. A középkorban rengeteg hímzett palást készült; ilyet viselt III. Edward, felesége és fia, a Fekete Herceg is. Léteztek hímzett ágyneműk is, hozzá illő díszes ágytakaróval, baldachinnal, párnákkal és faliszőnyegekkel. Akárcsak a falikárpitok esetében, a mintát először egy művész megtervezte, és a hímzők e „tervrajzot" követve kezdték meg a munkát. A hímzőmesterek és a tervezőművészek igen szoros kapcsolatban álltak egymással, és mindannyian London egy adott városrészében éltek és dolgoztak.[64]

A 13–14. században Európában a hímzés területén első helyet elfoglaló londoni hímzőmestereknek akadtak riválisaik. A 13. század végétől Párizsban is működött egy kiváltságokkal rendelkező iparos csoport. A 14. század végén Merész Fülöp burgund herceg és egyben francia helytartó udvarába Avignonból firenzei hímzések érkeztek. A 15. század folyamán a burgund udvar környékén a falikárpitszövő-mesterekkel egyetemben a hímzőmesterek is megtelepedtek. Bár az udvar igen nagy felvevőpiacot jelentett, áruikat Európa más területeire is igyekeztek eljuttatni. Amikor a firenzei kereskedők céhe, a Calimala alkalmi viselet gyanánt egy díszesen hímzett, különleges miseruhát szeretett volna adni a városi keresztelőkápolnának, a minta megtervezésével Antonio del Pollaiuolo firenzei művészt bízták meg. Az elkészült terveket azonban nem küldték el Németalföldre, hanem 1466-ban egy hímzőcsapatot hívattak Firenzébe, hogy helyben készítsék el a művet. A csapat vezetője a mecheleni Coppino volt (nevének csak olaszos változatát ismerjük). Coppino és társai még 1480-ban is a Firenze védőszentjeként tisztelt Keresztelő Szent János életének eseményeit ábrázoló hímzéseken dolgoztak.[65] Ahogy a londoni hímzőmesterek sokáig monopolhelyzetben voltak és ők látták el különleges



A párizsi elefántcsont-faragó műhelyek termékei közül ma sokkal több egyházi darab látható, mint világi. A fenti 14. századi életkép egy elefántcsontból készült doboz egyik oldalán látható. Témája világi: egy kastélyából kilovagoló, kürtjét fújó vadászt ábrázol, akit kutyája követ.

minőségű hímzésekkel Európa uralkodóit, főpapjait és főurait, a párizsi elefántcsont-faragók munkáit is hasonlóan nagyra becsülték. A párizsi elefántcsont-faragók igen jó helyzetben voltak, hiszen a hazai és Európa más területein kialakult kereslet egyaránt számottevő volt. Ma a múzeumokban körülbelül két-háromezer olyan elefántcsont faragványt őriznek, amely a középkori Európában készült. Ezek nagy részét Párizsban gyártották, és csupán töredékük készült más területeken, többek között Itáliában és Angliában. (Ez utóbbiak száma a párizsiak után a második legnagyobb, körülbelül 60 darab.)

A fennmaradt elefántcsont tárgyak többségének keletkezése az 1270 és 1400 közötti időszakra tehető. Az nem tisztázott, hogy ez vajon a divat változásának, a hazai felvevőpiacot befolyásoló politikai tényezőknek vagy az Európán kívüli kereskedelmi kapcsolatok feltételeinek köszönhető-e. Az itáliai kereskedők Akkóban (Acre), Alexandriában és Lajazzóban szerezték be az elefántagyarakat, melyeket azután Marseilles-be, Aigues Mortes-ba és Bruges-be szállítottak. Innen az áru legnagyobb részét Párizsba továbbították, ahol több elefántcsont-faragással foglalkozó céh is működött, kialakítva egy erre az iparra szakosodott városrészt. Akárcsak az *opus anglicanum* esetében, a fennmaradt elefántcsont tárgyak többsége vallásos témát dolgoz fel; kisebb faragott kegyszerektől az ostyatartókon át a pásztorbotok fogantyúiig rengeteg különféle terméket találhatunk közöttük. Írott források szerint azonban egykor számos világi tárgy is készült az elefántcsont-faragók műhelyeiben: többek között dobozkák, fésűk, tükrök, poharak, sakkbábuk, kockák, a dámajáték és az ostábla korongjai, késnyelek és írótáblák.

Szent Lajos uralkodásának végére, amikor az elefántcsont-faragás jelentős méreteket öltött, a gyorsan növekvő Párizs már hosszabb ideje Európa egyik legfontosabb művészeti központjának számított. A század végén Lajos unokája, IV. Fülöp a francia királyság határain belül és kívül élő hercegeket és nemeseket egyaránt arra ösztönözte, hogy idejük egy részét mindenképpen töltsék Párizsban. Ezzel a város fontos fogyasztási központ lett, ahol az olyan luxuscikkek is keresettek voltak, mint az elefántcsont. Bár a párizsi elefántcsontipar VI. Károly zűrzavaros uralkodása idején ért véget – amikor Párizs maga megszűnt a királyság székhelye lenni –, a luxuscikkek iránti kereslet csökkenése (a falikárpitgyártástól eltérően) nem ad elegendő magyarázatot az ipar megszűnésére. A párizsi elefántcsont-faragás hanyatlása már húsz évvel a király halála előtt és tíz évvel a központi hatalom – az Armagnac- és a Burgund-család között kitört polgárháborúnak köszönhető – összeomlása előtt, egy gazdaságilag kedvező periódusban megindult. Mi több, a falikárpitszövéstől eltérően az elefántcsont-faragás Párizsban való megszűnését követően más területeken tovább folytatódott. A magyarázat így elsősorban az elefántcsont kereskedelmében keresendő. Valószínű, ám korántsem bizonyított tény, hogy az elefántcsont tárgyak jelentős része indiai elefántok agyarából készült. Az 1270-es években az Ázsiával való kereskedelem sokkal egyszerűbbé vált – ez az időszak egybeesik a párizsi elefántcsontipar felvirágzásával. Bár Európa és India között ekkor már régen nem állt fenn közvetlen kereskedelmi kapcsolat, az európaiak még a 14. század második felében is rengeteg indiai áruhoz juthattak hozzá keleti közvetítők útján. Az 1390-es években azonban a keresk-

delmi utak igen veszélyessé és bizonytalanná váltak, amikor Timur Lenk elfoglalta Perzsiát és Iránt. 1398-ban kifosztotta Delhit, a következő évben pedig India más területein portyázott tovább. Az elefántagyar-kereskedelem megakadása után a genovai Embriaci más állati csontokból gyártott az elefánt agyart helyettesítő nyersanyagot. Összességében elmondhatjuk, hogy a párizsi elefántcsontgyártás 1400 körül bekövetkezett megszűnése elsősorban annak volt köszönhető, hogy a nyersanyag beszerzése szinte teljesen lehetetlenné vált. Később János, Berry hercege, illetve a milánói Gian Galeazzo Visconti is „Embriaci-féle elefántcsont tárgyakat" vásárolt.

Kéziratok és nyomtatott könyvek

A kéziratgyártás egyszerre igyekezett kielégíteni mindennapi igényeket és a művészeti tárgyak iránti keresletet. Néhány tananyagként előírt munkából rengeteg olcsó példányt készítettek diákok számára, akik nem akarták maguk lemásolni az adott művet, az uralkodók által egyénileg megrendelt munkák kivitelezése azonban művészi igényű volt. A virágzó könyvipar e két véglet között rengeteg különféle minőségű kéziratot állított elő. A késő középkori Európában a legnagyobb mennyiségű könyvet az egyetemi városokban (Bologna, Párizs, Oxford, Cambridge), a fővárosokban (Párizs, London) és a kereskedelmi központokban (Bruges, Firenze) gyártották. Mindazonáltal számos vallásos tárgyú munkát más vidékeken adtak ki. Közéjük tartozott a nagy népszerűségnek örvendő „Órák Könyve", melyet Németalföldön a 15. században holland nyelven is kiadott a „Hétköznapi Élet Testvérisége".

A latin nyelvű könyvek kereskedelmi kiadása Párizsban alakult ki a 13. század elején. Elsősorban az egyetem és más egyházi megrendelők számára gyártottak könyveket. A század közepén már a francia királyi udvart is a legjelentősebb megbízók között találhatjuk. Ugyanebben az időben a könyvkereskedelem a könyviparra szakosodott kiadó-kereskedők, a *libraire*-ek kezébe került. Körülbelül két tucat család tartozott a *libraire*-ek közé, akik az Ile de la Citén a királyi palota és a Notre-Dame között húzódó Rue Neuve-ön telepedtek meg, hogy a királyi udvar és az egyház igényeinek kiszolgálása egyaránt könnyen megoldható legyen. Ezek a kiadó-kereskedők gondoskodtak a pergamen és a papír beszerzéséről, és ők foglalkoztatták a könyveket előállító írnokokat, illusztrátorokat és könyvkötőket is. A 13. és 14. század folyamán rengeteg francia lovagregényt, didaktikai munkát (azon belül is elsősorban jogi műveket), legendát és hosszú történelmi könyvet (például a *Grandes Chroniques*-ot) adtak ki vagyonos megrendelőik számára, ám a legnagyobb bevételre az anyanyelvi biblia kiadásával tettek szert.[66] A Párizsban előállított francia nyelvű könyveket nemcsak Párizsban, hanem Európa más területein is értékesítették, ahol a nemesség körében jelentős igény mutatkozott rájuk.



A kéziratos könyvek bruges-i készítésébe az a miniatúra nyújt bepillantást, amely Merész Károlyt ábrázolja, amikor meglátogatja David Aubert-t, aki éppen a Histoire de Charles Martel *egy példányát másolja számára az 1463–65-ös években.*

A francia királyi család a 14. század végén és a 15. század elején is rengeteg könyvet vásárolt. V. Károly terjedelmes könyvtárat hozott létre, melyben Arisztotelész egyes művei is megtalálhatók voltak francia fordításban, melyet Nicolas Oresme kifejezetten a király kérésére készített. Példáját fivérei, Berry és Burgundia hercegei is követték. Mivel kevesebb pénz állt a rendelkezésére, János, Berry hercege legidősebb bátyjáénál szerényebb méretű könyvtárat tudott csak kialakítani, ám a könyvek díszítésére ő is igen nagy

nia bona. laus: honor: virtus potētia: & gratiarū actio tibi christe. Amen.

Viue deū sic & viues per secula cuncta. Prouidet & tribuit deus omnia nobis. Proficit absque deo nullus in orbe labor. Illa placet tellus in qua res parua beatū. De facit & tenues luxuriantur opes.

Si fortuna volet fies de rhetore consul.
Si volet hec eadem fies de cōsule rhetor.
Quicquid amor iussit nō est cōtēdere tutū
Regnat et in dominos ius habet ille suos
Vita data ē vtēda data ē sine fenere nobis.
Mutua: nec certa persoluenda die.

Usus & ars docuit quod sapit omnis homo
Ars animos frangit & firmas dirimit vrbes
Arte cadunt turres arte leuatur onus
Artibus ingenijs quesita est gloria multis
Principijs obsta sero medicina paratur
Cum mala per longas conualuere moras
Sed propera nec te venturas differ in horas
Qui non est hodie cras minus aptus erit.

Miután Velencében sikerült kinyomtatnia Eukleidész Geometriájának *egy példányát, 1486-ban Erhard Ratdolt úgy döntött, hogy hazatér Augsburgba és nyomdát létesít. Utazására készülve kinyomtatott egy szórólapot, melyen a leendő ügyfeleknek bemutatta a nyomtatáskor választható tizennégy betűtípust (köztük egy görögöt). A képen a gót betűtípus látható, négy méretben.*

gondot fordított. Halálakor 41 történelmi művel, 38 lovagregénnyel, számos világi, azon belül is kozmográfiai munkával (többek között Marco Polo *Utazásai*val), továbbá vallásos témájú könyvvel rendelkezett. A legdíszesebbek mind az utóbbiak közé tartoztak. Gyakorlati szempontból megmagyarázhatatlan, hogy a könyvtárban miért volt 16 zsoltároskönyve, 14 bibliája, 6 misekönyve, 18 breviáriuma és 15 példánya az *Órák Könyvé*ből. A jelek szerint amint a szolgálatában álló művészek elkészítettek egy példányt az *Órák Könyvé*ből, János herceg egy még díszesebben illusztrált kötetet rendelt meg ugyanebből az alkotásból. Bár élete vége felé többnyire Bourges-ban élt, korábban a párizsi Hôtel de Nesle-ben lakott, így könyveinek nagy részét Párizsban dolgozó, de nem feltétlenül párizsi születésű miniaturisták illusztrálták. Legjelentősebb miniaturistái az artois-i születésű Jacquemart de Hesdin és a guelders-i Nijmegenből származó Paul és Jean de Limbourg voltak. Ez utóbbiak készítették el Berry hercege számára a *Très Riches Heures*-t, mely a késő középkor egyik leghíresebb alkotásává vált. A Limbourg testvérek korábban János egyik fivérének, Merész Fülöp burgund hercegnek a szolgálatában álltak.

A Burgund-házba számos olyan fejedelem tartozott, akik rendszeresen rendeltek meg könyveket; a 15. század közepén élő európai uralkodók közül Merész Fülöp unokája, a németalföldi fejedelemségek többségét irányítása alatt tartó Jó Fülöp rendelkezett a legterjedelmesebb könyvtárral. Fülöpnek saját szakértői bizottsága volt, melybe saját könyvtáraik fejlesztésére is nagy hangsúlyt fektető műértő nemesurak tartoztak, akik tanácsokkal látták el Fülöpöt a hercegi könyvtár ügyeivel kapcsolatban. A brüsszeli fejedelmi bibliotéka hamarosan nem csupán Fülöp személyes könyvtáraként üzemelt, ugyanis az udvar tagjai és néhány kiváltságos személy kölcsönözhetett is az állományából. E könyvtár nagy része egészen a mai napig megőrződött – ez alkotja a belgiumi nemzeti könyvtár, a Bibliothèque Albert I magját. A kötetek többségét Bruges-ben illusztrálták, és itt is értékesítették őket. A bruges-i könyvipar nem csupán a burgund uralkodónak és a németalföldi arisztokráciának állított elő könyveket, hanem az angoloknak és a franciáknak is. Eddigre a párizsi könyvgyártás, a falikárpit-készítéshez hasonlóan, a francia udvar elköltözése és a városi felvevőpiac beszűkülése miatt hanyatlásnak indult.[67]

Európa déli részén a könyvgyártás ugyanazokon a vidékeken volt igazán jelentős, ahol más műtárgyakat is készítettek – elsősorban Firenzében és Velencében. Amikor a fiatal unokaöccse, VI. Henrik angol király mellett régensként uralkodó Gloucesteri Humphrey könyvtárát szerette volna fejleszteni és humanista művekkel kibővíteni, a műveket firenzei könyvkereskedőktől és írnokoktól rendelte meg. A firenzei könyvkereskedők tehát nem csupán a Mediciek városi könyvtárát látták el, hanem jelentős szerepük volt a későbbi oxfordi Bodleian Könyvtár, illetve a vatikáni pápai könyvtár kialakításában. Az arisztokrácia számára nagyobb számban készült munkák díszítése egy fokkal visszafogottabb volt az uralkodók és pápák könyvtáraiba került könyvekénél. Az olcsóbb könyveket pergamen helyett papírra írták. Miután 1480-ban eladta vállalkozását és visszavonult, a leghíresebb firenzei könyvkereskedő, az egyszerre nem kevesebb mint ötven írnokot foglalkoztató Vespasiano da

Bisticci röviden megemlékezett legkiemelkedőbb ügyfeleiről. Bár megrendelőinek nagy része itáliai volt, akadtak köztük portugálok, angolok és magyarok is, ami világossá teszi vállalkozásának kiterjedt voltát.[68]

Mainz, ahol a mozgatható betűkkel való nyomtatás kifejlődött, a Németalföldet a délnémet területek érintésével Észak-Itáliával összekötő, újjáéledő kereskedelmi útvonalon feküdt. Nem meglepő tehát, hogy a könyvnyomtatás néhány éven belül nem csupán az európai uralkodói székhelyeken (többek között Rómában, Párizsban és Londonban), hanem a legnagyobb áruforgalmi csomópontokban – Nürnbergben, Velencében, Firenzében, Lyonban és Bruges-ben – is elterjedt, vagyis tulajdonképpen ugyanazokon a területeken, ahol korábban a kéziratok gyártása is jelentős volt. Az 1470-es években az augsburgi Johann Mentelin ugyanazoknak a vásárlóknak adott el nyomtatott lovagregényeket és hőskölteményeket, akik korábban Diebold Laubernek a közeli Hagenauban működő „könyvgyárából" vásároltak hasonlóan könnyű olvasmányokat kéziratok formájában.[69]



Hartmann Schedel Liber Chronicarum*a olyan nagy népszerűségnek örvendett, hogy 1496-ban Augsburgban újra kiadták. Mivel a második kiadás kisebb méretű volt, a metszetek zsúfoltabbak lettek. A Konstantinápolyt ábrázoló képek közül az utolsó háromnak az 1490-ben bekövetkezett tüzes eső adta a témáját, mely nem kevesebb mint 800 házat pusztított el.*

Bár a mainzi Konrad Zeningernek már az 1460-as években volt Nürnbergben is műhelye, a leghíresebb nürnbergi nyomdász, Anton Koberger 1470-ben indította el könyvnyomtatással és könyvkereskedéssel foglalkozó vállalkozását. 1473 és 1513 között nem kevesebb mint 200 különböző könyvet adott ki. Ő volt az első könyvkiadó, aki kifejezetten széles európai piacra szánta igen nagy mennyiségben előállított termékeit. Karrierjének csúcspontján 24 nyomdát üzemeltetett, és összesen több mint száz embert (szedőket, korrektorokat, nyomdászokat, illusztrátorokat és könyvkötőket) foglalkoztatott, sőt saját papírmalommal is rendelkezett. Sok népszerű, illetve széles körben elterjedt művet adott ki fólió méretben, díszesen illusztrálva. Ezek legismertebbike Hartmann Schedel képekkel tarkított *Liber Chronicarum* (Krónikák könyve) című műve volt, melyet 1493-ban latin és német fordításban is kiadott. A mű 1800 metszete között ötven 15. századi város ábrázolását is megtalálhatjuk. A legkorábbi német nyelvű Biblia 1460–66-ban jelent meg Mentelin strasbourgi nyomdájában, a legszebb pedig 1483-ban, Koberger nyomdájában. Hogy minél szélesebb körben terjessze könyveit, Kobergernek állandó ügynöke volt Párizsban, továbbá üzleti kapcsolatba lépett bázeli, strasbourgi és lyoni nyomdászokkal és kiadókkal, akik egyrészt átvették a könyvek egy részének kinyomtatását, másrészt segítettek a Nürnbergben kiadott könyvek értékesítésében. Más városokban, többek között Antwerpenben, a könyveket ugyanúgy árusították, mint bármilyen más iparcikket. 1509-ben Schedelnek a *Liber Chronicarum*ból számos városban voltak eladatlan készletei, többek között Nürnbergben, Párizsban, Strasbourgban, Lyonban, Milánóban, Comóban, Firenzében, Velencében, Lipcsében, Prágában, Grazban és Budán.[70] A tudományos igényű munkák kiadásának európai központja a virágzó papíriparral rendelkező Bázel volt, ahol Gutenberg egyik tanítványa 1467-ben kezdte meg a könyvnyomtatást. Tíz évvel később a Sorbonne-ról Bázelbe érkezett Johann Amerbach tudós és nyomdász azzal a szándékkal, hogy nyomdát nyit, ahol a klasszikusok és az egyházatyák válogatott és gondosan szerkesztett műveit fogja kiadni. Partnerének és helyettesének egy másik tudós-vállalkozót választott, Johannes



A könyvkiadók a kezdetektől fogva igyekeztek megjelölni a műhelyeikből kikerült könyveket. Az első kiadók leghíresebbike, a velencei Aldus Manutius vállalata száz éven át az általuk nyomott könyvek első és utolsó oldalán a fent látható delfint és horgonyt tüntette fel (kisebb változtatásokkal). A fenti verzión Manutius neve is megjelenik: ALDUS MA[nutius] RO[manus].

Frobent, aki az ő halála után tovább egyengette a vállalkozás útját. Hatvan év alatt hatalmas mennyiségű művet adtak ki, melyek „a megfontolt válogatásnak, a gondos szerkesztésnek és a kitűnő kivitelezésnek köszönhetően kielégítették Európa tudósainak igényeit".[71] Kezdetben Johann Heynlin volt a vállalkozás irodalmi tanácsadója, később pedig Rotterdami Erasmus töltötte be ezt a tisztet. Erasmus nem csupán a latin fordításával ellátott görög Újszövetséget adta ki, hanem a klasszikus szerzők és az egyházatyák írásainak általa szerkesztett kritikai változatát is, továbbá népszerű *Adagia* című művét, melyet élete során többször módosított és újra közzétett. Nürnberg, Strasbourg és Bázel mellett más délnémet és Rajna-vidéki ipari-kereskedelmi központok – azon belül is főleg Augsburg és Köln – is élen jártak a könyvnyomtatás terjesztésében.

A 15. században az észak-itáliai városokban is gyorsan terjedt a nyomtatás – elsősorban Milánó, Firenze és Velence járt az élen. Velencében 1469-ben kezdődött meg a könyvnyomtatás, és harminc évvel később már nem kevesebb mint százötven nyomda ontotta magából a könyveket. Ezek többnyire kevés számú jó minőségű munkát és viszonylag sok kevésbé értékes művet adtak ki. Aldus Manutius 1490-ben alakult vállalkozása hamarosan az egész velencei könyvipart uralta. Ez volt az első helyi kiadó, amelyik a jó minőségű könyveket is nagyobb példányszámban adta közre. Míg a korábbi kiadók a klasszikusok írásaiból 100, 250, esetleg 275 példányt adtak ki, Aldus Manutius a század végén már akár ezer darabot is nyomott ugyanezekből a művekből.

Vásárainak köszönhetően Lyon is könyvkereskedelmi központnak számított, és – ahogy azt Koberger is felismerte – a könyvkiadás is gyorsan elterjedt itt. 1473-tól jelentek meg Lyonban könyvek, míg Bruges-ben 1474-től. A Bruges-ben kiadott könyvek, ahogy korábban az ugyanitt készült kéziratok is – bekerültek az északnyugat-európai kereskedelmi körforgásba. Bruges hanyatlása után Antwerpen vált a „nemzetközi" piacokra szánt könyvek kiadásának (és sok más tevékenység) új központjává. A 16. század közepétől az egyik legjelentősebb antwerpeni kiadó a Plantin volt. Később, Antwerpen jelentőségének csökkenésével a város könyvkiadásban betöltött fontos szerepét Amszterdam vette át.

A kéziratokhoz hasonlóan a nyomtatott könyvek is hamar elterjedtek Európában, sőt mivel az utóbbiakat olcsóbban és nagyobb tömegben lehetett előállítani, „nemzetközi" kereskedelmük is sokkal nagyobb volumenű volt, mint a kéziratoké. Amikor Aldus Manutius ezres példányszámban adta közre Cicero műveit, nem csupán a nemesség legfelső rétegének szánta őket, hanem az európai gentrynek, vagyis a köznemességnek is, melynek tagjai szívesen kifizettek kötetenként egy-egy dukátot a szépen kivitelezett, hiteles kiadványokért, ahelyett hogy drága pénzen helyi nyomdákban kiadott, kétes hitelességű Cicero-műveket vásároljanak. A kéziratokat főleg helyi felvevőpiacokra szánták, tehát elsősorban a fővárosokban és a területi központokban értékesítették őket. (Ez utóbbiak közé tartozott például Salisbury, mely a 14–15. század folyamán a dél-angliai nemesség fogyasztási központja volt.) A kéziratok készítésével ellentétben a könyvkiadás – azon belül is a legnagyobb kiadók tevékenysége – már nem csupán helyi ügy volt; „nemzetközi" piacokat is érintett.

Utánzás

Az iparcikkek előállításának leírásakor újra és újra megemlítettük, hogy egy-egy árucikk Európába hozására szakosodott kereskedők egy idő után – ha az import volumene elért egy bizonyos határt – ráálltak az adott termék hazai előállítására. Az otthon előállított árukat kezdetben csak a hazai piacon értékesítették, majd elkezdték exportálni más területekre – nem ritkán éppen arra a vidékre, ahonnan az adott termék prototípusát kezdetben beszerezték.

A fenti tendencia számos termék esetében megfigyelhető volt: a firenzeiek leutánozták a legjobb flandriai és brabanti gyapjúcikkeket, a lombardiaiak a szíriai pamutokat, a velenceiek a szíriai üveget, a brabantiak a perzsa és levantei szőnyegeket, a luccaiak az eredetileg kínai mintákat követő bizánci és levantei selymeket, a fabrianóiak a papírt, a faenzaiak a majolikát, a velenceiek a kasztíliai fehér szappant és így tovább.

A sikeres utánzatokat később más területeken is lemásolták. A lombard pamutot és pamutbársonyt délnémet iparosok utánozták. Ugyanígy a luccai selyemgyártókat követték más itáliai iparosok is, a fabrianói papírt és a faenzai kerámiát pedig hamarosan délnémet és itáliai műhelyek egész sora gyártotta. Az utánzatok gyártásának hátterében gyakran a vállalkozók, hercegek és városi hatóságok által más vidékekre csábított iparosok elvándorlása állt. A flandriai gyapjúszövők Brabantban és Angliában telepedtek le, Brabantból pedig később Firenze és Szilézia irányába vándoroltak tovább. A luccai selyemszövők, a velencei üveggyártók, a faenzai fazekasmesterek és a fabrianói papírkészítők Itália rengeteg városában nyitottak műhelyeket, többek között Bolognában, Firenzében, Velencében és Genovában. Ugyanez a tendencia volt megfigyelhető Európa északi részén is, ahol a dinant-i rézművesek Mechelenben, Aachenben, Brüsszelben, Namurben és Antwerpenben is elterjesztették tudományukat. Az európai pénzverdékben rengeteg észak-itáliai munkás tevékenykedett, és a pénzverési munkálatokat is gyakran észak-itáliai mesterek irányították, az európai bányákban pedig rengeteg szász bányász dolgozott.

Az utánzatok gyártásához nemcsak szakképzett munkaerő volt szükséges, hanem a kulcsfontosságú nyersanyagokra és árukra is, melyeket gyakran igen messzi vidékekről szállítottak Európába. Az elsőrangú firenzei gyapjútermékekhez jó minőségű angol gyapjú kellett, így a nyersanyagforrás igen távol esett a gyártás helyétől. (A firenzeieknek mintául szolgáló flamand és brabanti gyapjúipar könnyebb helyzetben volt ebből a szempontból, hiszen ezek a területek Angliához sokkal közelebb feküdtek.) A lombard és délnémet pamutbársonyipar a szíriai gyapotra, a luccai selyemgyártás az anatóliai selyemre, a velencei üveg- és szappankészítés pedig a szíriai hamura épült. Ennek köszönhetően ha a vállalkozók sikerrel jártak a helyi ipar kialakításában, a késztermékek kereskedelmét a nyersanyag-kereskedelem váltotta fel. A következő fejezetben a nyersanyagok kereskedelmét fogjuk bemutatni, azon belül is elsőként a legnagyobb volumenű áruforgalmat bonyolító élelmiszer-kereskedelemmel foglalkozunk.





A kéziratokban a fejezetkezdő betűk kialakításakor az illusztrátor megcsillogtathatta tehetségét és kreativitását. A korai nyomdászok is igyekeztek továbbvinni a díszes iniciálék hagyományát. A fenti iniciálék a Francesco Griffo által Aldus Manutius számára tervezett betűkészletek egyikéhez tartoznak. Elsőként Francesco Colonna Hypnerotomachia Poliphili *című könyvének 1499-es velencei kiadásakor alkalmazták őket.*

6

Élelmiszerek, nyersanyagok és rabszolgák kereskedelme

A földművelés végeredményben kereskedelmi vállalkozás volt. 1307-ben a bolognai Pietro dei Crescenzi a hozzá hasonló társadalmi pozícióval rendelkező emberek, vagyis a városban élő földbirtokos arisztokraták számára írta meg Ruralia Commoda *című művét. A szemközti oldalon látható miniatúra a könyv egyik francia kiadásából származik, mely az 1470-es években Brugesben készült. A képen egy arisztokrata földbirtokos igen nagy érdeklődéssel figyeli gabonája cséplését és rostálását. Két paraszt cséphadaróval csépeli a gabonát, ketten a pelyvát rostálják, egy munkás a kévéket pakolja, egy másik pedig a magvakkal teli zsákokat egy létrán át a magtárba szállítja. A jobb szélen látható szarvasmarhák arra várnak, hogy megkapják eledelként a búzaszalmát.*

A KÖZÉPKORKUTATÁS EGYIK LEGNAGYOBB MÍTOSZA az a téves elképzelés, hogy míg a balti-tengeri kereskedelem kizárólag nagy tömegben árusított termékekkel kereskedett, a földközi-tengeri kereskedelem csak luxuscikkeket szállított. Valójában azonban a földközi-tengeri kereskedelem még a balti-tengerinél is több tömegcikket hozott Európába, hiszen az élelmiszer és tüzelőanyag terén behozatalra szoruló dél-európai lakosok száma sokkal nagyobb volt az észak-európaiakénál. Velence, Milánó és más nagyvárosok élelmezését a közvetlen környezetük által megtermelt élelmiszerek évente csupán néhány hétig fedezték. Genovát a vidéki területek még ennyi ideig sem tudták élelmezni. A városok számára nem voltak elegendőek a rendelkezésre álló élelmiszerek. Még a kisebb észak-itáliai városok is kénytelenek voltak körülbelül annyi élelmiszert rendelni, mint más területek központjai, többek között Nápoly, Palermo, Róma, illetve később Avignon. Bár próbálkoztak a lombard síkság intenzív művelésével, illetve a toscanai földművelésnek az Appenninekig való kiterjesztésével, az előállított élelmiszerek mennyisége ezután is kevésnek bizonyult, így ezek a területek állandó behozatalra szorultak. Nem meglepő tehát, hogy az itáliai – azon belül is elsősorban a genovai – tengeri kereskedők kifejlesztették a lassú mozgású *bucius* (más néven *buss*), majd a sokkal hatékonyabb *karakk* hajótípusokat, melyek jóval nagyobbak voltak a balti kereskedők által használt *koggé*nél, így sokkal több árucikk elfért rajtuk.

Gabona

Ahogy a 13. században nőtt Európa lakosságának száma, az emberek nagy részének életszínvonala rohamosan csökkent. Életük egyre jobban függött attól, hogy hozzájutnak-e elegendő mennyiségű kenyérhez, zabkásához és más gabona alapú élelmiszerekhez. A megfelelő gabonaimport leginkább a 14. század első felében volt különösen fontos kérdés. A nagyvárosok lakossága volt kitéve leginkább az éhezésnek, így a városi hatóságok igyekeztek gondoskodni arról, hogy mindig elegendő mennyiségű gabona legyen elérhető a lakosok számára.

Firenze városában a *Biadaiolo* tisztséget betöltő személy volt az, aki állandóan figyelemmel kísérte a gabonapiacot, és gondoskodott az állandó élelmiszerellátásról. Az ínséges években *Abbondanza* néven egy külön bizottságot is felállítottak, mely intézkedett a válság megoldása ügyében. A Sieve felső folyásánál, vagyis a Mugello területén, illetve az Arno felső völgyében Figline vidékén termesztett gabona jelentette a város ellátásához szükséges élelmiszer jelentős részét. Azonban amikor egy város olyan hatalmas méretűre duzzadt, mint Firenze, a környező vidék, vagyis a *contado* terményei már kevésnek bizonyultak az élelmezéséhez. Az 1340-es években az *Abbondanza* egyik tiszviselőjeként tevékenykedő Domenico Lenzi számítása szerint a *contado* körülbelül öt hónapra elegendő élelmiszert tudott előállítani, így a város állandó importra szorult.



La maniere
de labourer
les champs
gaaingnables
est dicte en generalles pa

rement nous dirons de laire
et des garniers qui sont ap
partenans a chascune semē
ce selon sa nature.
De laire.



1328 és 1330 között a Földközi-tenger térségében éhínség pusztított. Az egyébként is élelmezési nehézségekkel küzdő Firenze különösen nehéz helyzetbe került. 1329-ben Domenico Lenzi Specchio Umaná*jában vezetett árlistáiba egy szomorú szonettet és festett jeleneteket szúrt be az éhínség pusztításairól. A második jelenetben a gyenge termés gabonapiacra gyakorolt hatását örökítette meg (szemközt). A képen csupán egyetlen hordónyi gabonát kínálnak eladásra. A nagy hordók mind üresek, és fegyveresek ügyelnek arra, hogy az éhező lakosok ne garázdálkodhassanak a piacon. Mihály arkangyal, akinek trombitái eltörtek, kénytelen elhagyni kertjét, melyet az ördög foglalt el. Lenzi feltehetőleg tisztában volt azzal, hogy az igazi borzalmak még hátravannak. A kormányzat minden erőfeszítése ellenére 1330-ban ezrek haltak meg az éhínség következtében.*

A Balti- és a Fekete-tengerbe ömlő folyók mentén való gabonatermesztés volumene aszerint csökkent vagy nőtt, hogy éppen mennyi kenyérre volt szüksége Dél-Németalföld és Észak-Itália lakosságának. A gabonakereskedelmet a folyótorkolatoknál fekvő kikötővárosokban tevékenykedő kereskedők szervezték: a Balti-tenger térségében a Hanza-, a Fekete-tenger térségében pedig a genovai kereskedők (lásd 291–292. oldal).

Az átlagosnak tekinthető években is igen nagy mennyiségű gabona érkezett az Arnón vízi úton Signába, melynek raktárépületeiből már kocsival vitték tovább a tizenöt kilométerre fekvő Firenzébe. Az ínséges években azonban a *contado* lakosságának ellátásához is kevésnek bizonyult a megtermelt gabona, így a város az import élelmiszerekre volt utalva. Az *Abbondanza* ilyenkor nem csupán Szicíliából rendelt gabonát, ahonnan az átlagos terméshozamú években is importáltak, hanem Észak-Afrikából, Görögországból és a genovaiaktól is, akik a Fekete-tenger partvidékén szerezték be az árut.[1] A 14. században nemcsak Firenze küzdött ellátási nehézségekkel, hanem Toscana más városai is. Prato és Pistoia kicsiny vidéki területe nem tudott elég gabonát termelni a városok számára, ám még Lucca és Siena sokkal nagyobb méretű *contadó*jának terményei is kevésnek bizonyultak a városi lakosok élelmezéséhez, így mindegyik település a Pisán át érkező import gabonára volt utalva. Herlihy professzor szerint Pisa maga is gabonaimportra szorult annak ellenére, hogy a Maremma gabonatermő földjeinek nagy részét saját fennhatósága alatt tudhatta: 1300 körül az átlagos terméshozamú években körülbelül 15 nagy *bucius*t megtöltő mennyiségben importált gabonát, hogy lakosai ellátását biztosítsa.[2]

A gabonakereskedelem szempontjából Európa két részre oszlott. Egyrészt létezett egy Észak-európát behálózó gabonakereskedelem, mely a Loire-tól északra eső gabonatermelő vidékek és a Balti-tenger folyóinak környéke közötti területen termesztett gabonát szállította Párizsba, Londonba és a németalföldi városokba. Emellett működött egy dél-európai gabonakereskedelmi rendszer is, mely az Andalúzia és a Fekete-tenger vidéke között húzódó termékeny területek gabonájának segítségével gondoskodott az észak-itáliai városok élelmezéséről. A két kereskedelmi rendszer alapvetően nem találkozott egymással, csak különleges esetekben fordult elő, hogy az egyik nagy területről a másik által





ellátott városokba szállítottak gabonát. Miután két egymást követő évben a hatalmas esőzések Írországtól Lengyelországig tönkretették a vetés nagy részét, Észak-Európában éhínség pusztított. Az alapvető élelmiszerek hiánya 1317 tavaszán és nyarán hágott a tetőfokára. Bruges tengeri kikötőváros mivoltának köszönhetően sokkal kedvezőbb helyzetben volt Ypres-nél és Tournai-nél, hiszen minden árucikk először itt ért partot, és itt került további elosztásra. Míg Bruges-ben a lakosságnak „csak" körülbelül öt százaléka hunyt el az éhínség következtében, Flandria más vidékein a halálozási arány a 10 százalékot is elérhette.[3] Északon a gabona ára olyannyira felszökött, hogy megérte a Földközi-tenger térségéből importálni. Giovanni Villani, a híres firenzei krónikás üzletember a következőket jegyezte fel: „az ételek ára olyannyira megemelkedett, hogy ha az ezzel a vállalkozással hatalmas nyereségre szert tevő kereskedők nem hozattak volna Szicíliából és Apuliából élelmiszereket, mindenki éhen halt volna".[4] A gabona olyan drága volt, hogy 1317 márciusában még egy luxuscikkek szállítására használt genovai gályát is kibéreltek, hogy Észak-Afrika partvidékén gabonát gyűjtsenek be, hogy aztán Angliában értékesíthessék.

1328 és 1330 között, illetve az 1340-es években a Földközi-tenger térségének lakói szenvedtek az élelmiszerhiánytól. A firenzei *Abbondanza* közpénzen több szállítmány gabonát rendelt, melyet útközben az éhező pisaiak elraboltak. Hogy elkerüljék a hasonló eseteket, a város gabonapiacán hatalmas raktárépületet (Orsanmichele) emeltek, melyben elég gabonát fel tudtak halmozni ahhoz, hogy átvészeljenek egy esetleges újabb ínséges időszakot. Az 1340-es évek gazdasági válsága több mint kétszázötven évig nem ismétlődött meg, ugyanis 1348-ban Észak-Itáliát elérte az első késő középkori pestishullám. Amikor a pestist 1349-ben sikerült leküzdeni, és a lakosság száma ismét stabilizálódott, Firenzében és Genovában körülbelül feleannyi ember élt, mint egy évszázaddal korábban. A lakosok számának csökkenése miatt az életszínvonal nőtt, így kevésbé voltak rászorulva az import gabonára.

A 13. századtól a 15. századig Észak-Itália városaiba rendszeres gabonaszállítmányok érkeztek Szicíliából és a Fekete-tenger partvidékéről, továbbá kisebb mennyiségben Dél-Itáliából, Görögországból, Kis-Ázsiából és Észak-Afrikából. Az Észak-Itáliába tartó gabonaszállítmányok tettek ki a földközi-tengeri kereskedelem jelentős részét, melyből a legnagyobb kereskedőházak némelyike – többek között a firenzei Peruzzi – is tevékenyen kivette a részét.[5]

Az „ókori Róma magtárának" is nevezett Szicília a középkor végén hatalmas mennyiségű gabonát termelt Észak-Itália városai számára, és gabonaellátói funkcióját a kora újkorban is megőrizte. Sok gabonaszállítmány érkezett a Fekete-tenger vidékének 13. század során feltört, korábban sztyeppterületeiről. Miután a Fekete-tengerbe ömlő folyókon útnak indították a gabonát, a szállítást a velenceiek, illetve még gyakrabban a genovaiak vették át. Pisa 1284-es legyőzését követően a toscanai export- és importüzletek bonyolítása teljesen a genovaiak kezébe került, így a Firenzébe, Sienába, Pratóba, Pistoiába, sőt még a Pisába érkező gabonát is genovai hajók szállították. A Fekete-tenger vidékén a genovaiak állandó kereskedelmi állomásokat tartottak fenn. Ilyen állomás volt a Duna és a Prut torkolatánál Kiliában, a Dnyeszter torkolatánál Moncastróban (Akerman, vagyis a mai Odessza elődje) és a Dnyeper és a Bug torkolatánál Ilicében.

Nem minden bort importáltak távoli vidékekről. A Közép-Itáliában elfogyasztott fehér- és vörösbor nagy részét helyi Trebbiano és Sangiovese szőlőből állították és állítják ma is elő. Az 1390-es években Franco Sacchetti humoros történetei csattanójaként gyakran egy-egy finom trebbiano felett elmondott kocsmai igazságot használt fel. Vajon a Salimbeni által az urbinói Szent János-kapolna számára készített falfestményen – melynek részlete a szemközti oldalon látható – is elhangzik egy-két szellemes szólásmondás?



Szent Miklós életének egyik epizódját láthatjuk Fra Angelico képén. A fent ábrázolt csoda akkor esett meg, amikor a szent „provinciájában éhínség pusztított. Miklós püspök megtudta, hogy számos gabonával megrakott hajó vesztegel Myra kikötőjében. Könyörögni kezdett a hajósoknak, hogy segítsenek az éhezőkön. Azok azonban így feleltek: »Atyám, nem tehetjük, a rakományt Alexandriában lemérték, és nekünk sértetlenül el kell juttatnunk a császár magtáraiba.« A szent erre a következőket mondta: »Tegyetek, ahogy mondtam, és az Úr nevében megígérem, hogy a birodalmi vámtisztek nem fogják kevesebbnek találni a rakományt.« A hajósok beleegyeztek, és amikor Bizáncba érve átadták a rakományt a birodalmi magtár tisztviselőinek, a gabona mennyisége éppen annyi volt, mint Alexandriában."

A Fekete-tenger vidékéhez hasonló füves puszták terültek el a Balti-tenger déli partján, Mecklenburgban és Pomerániában is. Ezeket elsőként az őslakos vendeket erőszakkal leverő germán telepesek vették művelés alá a 13. század elején. A Visztula mentén fekvő korábban feltöretlen pusztákon ugyanebben az időben kezdték meg a földművelést a lengyel jobbágyok. Az e területeken termesztett gabonát a Hanza-kereskedők a Visztula torkolatánál, Torunban és Gdanskban vásárolták fel, a genovaiak pedig a Fekete-tenger vidékén tették ugyanezt (lásd 288. oldal térképe).

A Balti-tenger környékén újonnan feltört földek egy részét a 14. század végén és a 15. század elején elhanyagolták, ugyanis ezekben az években a nyugat-európai lakosság gabonaigénye csökkent. Azonban ahogy a 15. század folyamán a lakosság és a kenyér iránti kereslet újra növekedni kezdett, a földeket ismét művelés alá vették. Nyugat-Európa lakossága a középkor végétől egészen az amerikai préri 19. század második felében lezajlott feltöréséig egyértelműen a Balti- és a Fekete-tenger vidékén megtermelt gabona behozatalának köszönhette mindennapi kenyerét. (Egyik dédnagyapám maga is észak-itáliai kereskedő volt, aki a 19. század második felében a Fekete- és a Balti-tenger környékéről Bristolba szállított gabonát, és a témában egy kézikönyve is megjelent.)

A kenyérkészítéshez használt közönséges búza mellett a késő középkorban a Dél-Európában nagy mennyiségben termesztett durumbúzával *(Triticum durum)* is kereskedtek. Ebből készül az észak-afrikai kuszkusz, illetve az itáliai tészta és pizza. Az itáliai tésztát először csak a 13. században említik, ám a 14. században már rengetegfélét gyártottak belőle. Az 1362 és 1385 közötti időszakról szóló *Cronaca Fiorentina* című munkájában Marchionne di Coppo Stefani azt írja, hogy a pestisjárvány alatt a tetemeket tömegsírban helyezték el, mégpedig oly módon, hogy egy réteg földre hullákat raktak, arra megint egy réteg földet, majd ismét hullákat, végül pedig újabb réteg föld következett, mely így a végén „olyan volt, mint a lasagne". Hogy az arabok vagy az itáliaiak találták-e fel a tésztát, az vitatott kérdés, ám az biztos, hogy a készítéséhez szükséges búza a Földközi-tenger muzulmánok lakta területeiről érkezett a keresztény Európába.

A rizstermesztés eddigre már Kína határain kívül is megkezdte hódító útját. Az iszlám kialakulása előtti időkben már a Tigris és az Eufrátesz völgyében is meghonosodott, a muzulmán hódítók pedig a műveléshez elegendő vízzel rendelkező Nílus-völgyben és Valenciában is elterjesztették. Az itáliai kereskedők által a muzulmán területekről, illetve a reconquista után Spanyolországból vásárolt rizs kisebb-nagyobb mennyiségben Európa minden szegletébe eljutott a késő középkor folyamán. Bár a 14. században már Skandináviában is lehetett rizst kapni, a növény egészen a Pó völgyében való itáliai termesztésének megkezdéséig, vagyis a 15. századig egzotikus ételnek számított.

Bor és sör

Az „élelmiszerek" kategóriájában a bor és a sör kereskedelmének volumene alulmaradt a gabonáéhoz és a sóéhoz képest. A 13. században a legnépesebb európai városok még mind bortermelő vidékeken feküdtek, ám a 14–15. század folyamán bekövetkező éghajlati változások miatt a bortermelő területek északi határa délebbre tolódott, így a sűrűn lakott Dél-Németalföld a borfogyasztásról szépen lassan áttért a sörfogyasztásra.

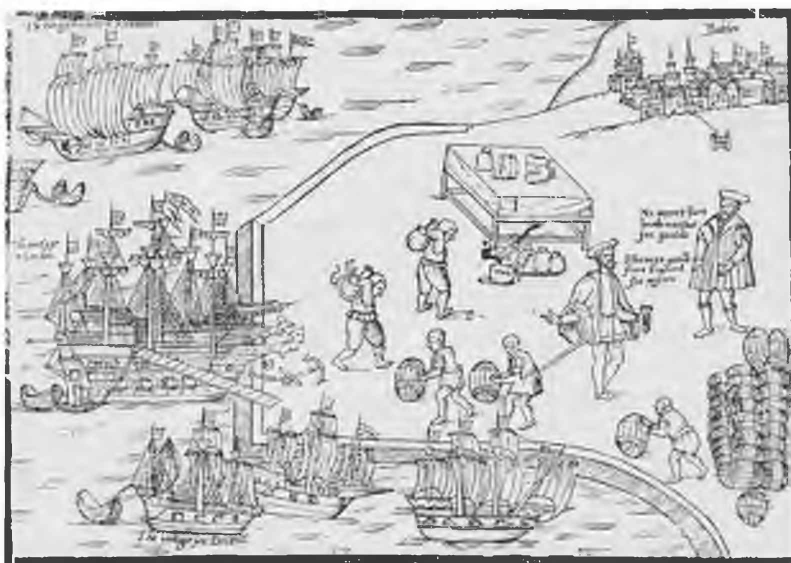
A borkereskedelem lebonyolításába bekapcsolódó európai kikötők négy legjelentősebbike a gascogne-i Bordeaux, az andalúziai Sevilla, Nápoly, illetve a (krétai) Kandia volt. Akárcsak a gabona kereskedelme, a boré is a Földközi-tengeren volt a legjelentősebb. A – gyakran nem túl értékes – borokat többnyire nagy tömegben szállították, így fuvarozásuk csak vízi úton, tengeri, illetve folyami hajózással volt kifizetődő, bár rövid távolságok esetén előfordult, hogy szárazföldön juttatták el a célállomásra. Az árut a Guadalquivir, Garonne és Dordogne folyókon Sevillába, Bordeaux-ba és Libourne-ba szállították, ahonnan tengerjáró hajókon utazott tovább Európa különböző területei felé.

Bár Észak-Itália vidéki területein rengeteg szőlőt termeltek, az előállított bor mennyisége kevésnek bizonyult a nagyvárosok számára, így a terület nem csak gabonával, de borral sem tudta ellátni a városi lakosságot. Az egyetlen kivételnek Liguria tekinthető, melynek gabonatermesztésre tökéletesen alkalmatlan meredek hegyoldalain termelt szőlőből több bort tudtak előállítani, mint amennyit a genovai fogyasztók igényeltek. A genovaiak amellett, hogy saját liguriai borukat exportálták, Pisa leverése után belekezdtek a külföldi borok Toscanába szállításába, míg a velenceiek elsősorban a lombard vásárlók számára importáltak borokat. A genovaiak elsősorban dél-itáliai borokkal kereskedtek, melyeket Nápolyban raktak hajókra. A velenceiek az Itáliába fuvarozott bort a már-már gyarmatukként kezelt Krétáról szerezték be, és Kandia városában rakták hajókra. A genovaiak korzikai borokat is forgalmaztak (Genova a 12. század végén kezdte meg Korzika „gyarmatosítását").

Mind a genovaiak, mind a velenceiek rendelkeztek kereskedelmi támaszpontokkal Görögország partvidékén, illetve a görög szigeteken, ahonnan asztali borokat és drága, édes nedűket szereztek be. Ez utóbbiak közé tartozott a malvázia, mely arról a városról kapta a nevét, amelyen át Európába szállították (Monemvasia). Amikor a 15. században a genovaiak segítettek a kasztíliaiaknak és a portugáloknak atlanti-óceáni szigeteik fejlesztésében, két növény elterjesztését tartották különösen fontosnak: a szőlőét és a cukornádét. Így a malváziaszőlőket



A szállításra is alkalmas, komlóval készült sört kezdetben Bréma és Hamburg vidékén készítették, majd a 14–15. század folyamán Hollandiában, Brabantban, Dél-Angliában, Lengyelországban és Dél-Németországban is elterjedt a gyártása. A fenti frankfurti sörfőzde nem sokban különbözik bármelyik középkori elődjétől (esetleg abban, hogy az itt látható kicsit nagyobb méretű az átlagosnál). A metszetet 1586-ban készítette Jost Amman.



Bár békeidőben a borkereskedelem újra és újra megélénkült Bordeaux és Anglia között, a 14. század elejének volumenét már sosem érte el. Ez a metszet az 1580-as években készült, és Hullba, Newcastle-be, Londonba és Bristolba tartó borszállító hajókat ábrázol, külön kiemelve, hogy milyen bizonytalanná vált a borkereskedelem. A francia kereskedő épp azt mondja, hogy a bordeaux-i borokat csak készpénzen lehet megvásárolni. Az angol vevő így válaszol: „Angol guldent hoztam a borért". Kijelentése valódiságát két, pénzes zacskókat cipelő férfi támasztja alá, két másik pedig már gurítja a boroshordókat a hajóhíd felé.

hamarosan áttelepítették, és Madeirán is megkezdték a malvázia bor gyártását, melyről már az 1460-as években is azt írták, hogy ez „a világ legfinomabb bora".

A 13. században lezajlott kasztíliai reconquistát követően az andalúziai borokat Sevillán át exportálni kezdték, így bekerültek a nagyobb volumenű földközi-tengeri és a kisebb volumenű atlanti-óceáni borkereskedelem körforgásába is. Az andalúziai termékekből igen nagy hasznot hajtó genovai kereskedők az itt termelt borokat Angliába, Észak-Franciaországba, Németalföldre és Itáliába szállították. A középkor végére a jerezi fehérbor igen nagy népszerűségre tett szert az angol fogyasztók körében. Az angolok nemcsak kasztíliai nedűket vásároltak, hanem portugálokat is, ám a kereskedelem 14. századi változásait megelőzően mégis leginkább a gascogne-i borok voltak a legkeresettebbek a szigetországban. Amikor a 14. század közepén a százéves háború első szakasza igen komoly csapást mért Gascogne-ra és az itteni szőlővidékekre, az angolok kénytelenek voltak áttérni az Ibériai-félsziget borainak vásárlására, így a bor ára Angliában sokszorosára emelkedett.

A 14. század közepéig Gascogne nem csak Angliába exportált nagy mennyiségben bort, hanem Flandriába is. A gascogne-i kereskedők attól tették függővé, hogy épp Londonba vagy Bruges-be szállítják árujukat, hogy a városok milyen adót vetettek ki a borra, illetve, hogy milyen kiváltságokat biztosítottak nekik az egyes uralkodók. 1305 és 1336 között évente körülbelül 83 ezer hordó, vagyis összesen több mint 80 millió liter bort indítottak útnak Bordeaux-ból a Garonne-on. Kiemelkedően jó években akár százezerre is emelkedhetett a szállított hordók száma, ám ötvenezernél még a legrosszabb években sem volt alacsonyabb. 1336 után az exportált bor mennyisége jelentősen csökkent. A Dordogne partján fekvő Libourne-ból továbbra is indítottak útnak rakományokat.[6] Az intenzív szőlőtermesztés és borkészítés érdekében a viszonylag kicsi területű Gascogne korábban gabonatermelésre használt földjeit szőlőtőkékkel ültették be, így a vidék lakossága hamarosan gabonaimportra szorult. Az itt termelt borok többsége olcsó volt, ám egy-egy különlegesebb fajta (például a St Emilion) jelentőségét is hamar felismerték. A Bilbao és Bayonne között húzódó partszakaszon kialakult a vizcayai hajóipar, mely elsősorban a gascogne-i bor kereskedelmére szakosodott. Ezek a „gascogne-i" hajósok Toulouse környékén termesztett festő csüllenget, ibériai termékeket – például észak-spanyolországi vasat – és a montpellier-i kereskedők által szárazföldön ideszállított földközi-tengeri cikkeket is fuvarozták. Nemcsak gabonát és németalföldi textíliákat hoztak be saját fogyasztási igényeik kielégítésére, hanem többek között gyapjút is, melyet Montpellier közvetítésével az itáliai textilipari központokba küldtek tovább. A háború kitörése miatt 1336 után e kereskedelmi vállalkozások jelentősége lecsökkent.

Bár Franciaország más területein is termeltek borokat, a gascogne-iak tettek szert a legnagyobb jelentőségre. A kereskedők a Poitou-ban és a Loire völgyében előállított borokkal is üzleteltek, főleg a bordeaux-i bortermelés hanyatlása után. Ezeket La Rochelle és Nantes kikötőjéből indították útnak Flandria felé.[7]

A folyami szállításnak köszönhetően Franciaország képes volt hazai borokkal kielégíteni az ország és Párizs fogyasztóinak igényeit. Párizs borral való ellátása nagyban függött a Szajnán folyó hajóforgalomtól. A Loire völgyében

termelt bort kétféleképpen is el lehetett juttatni Párizsba: vagy leúsztatták a folyón a tengerig, majd a partvonalat követve egészen a Szajna torkolatáig, illetve tovább a „főváros"-ig szállították, vagy a folyón az ellenkező irányban fekvő Orléans-ba küldték, ahonnan szárazföldi útvonalon fuvarozták Párizsba. A itt elfogyasztott burgundi nagy része Auxerre környékéről, a Basse Bourgogne vidékéről származott. Pármai Salimbene a következőket jegyezte fel azután, hogy 1247-ben megszállt egy helyi ferences kolostorban: „Az itteni emberek nem vetnek és nem aratnak, és nem tárolnak semmit raktárakban, hanem Párizsba küldik az itt termelt bort, hiszen a folyó egészen Párizsig elér. Párizsban jó pénzért eladják termékükket, majd a pénzen megvásárolják ételeiket és ruháikat."[8] A burgundi bor egy részét a folyón egészen a tengerpartig szállították, ahol a törvény tiltása ellenére tengerjáró hajókra rakodták, majd Brugesbe vitték, ahol flamand és németalföldi vásárlók vették meg. IV. Fülöp uralkodása alatt a párizsi parlament utasította Rouen *bailli*-ét, hogy akadályozza meg a burgundi bor Flandriába szállítását és tegye kötelezővé a rakományok Bapaume-on való áthaladását, ahol a királyi kincstár megvámolta őket.[9]

A 14. században a Beaune környéki, Felső-Burgundiai burgundi bor nagy részét a Saône/Rhône folyón hajókon az ideiglenes pápai székhelyre, Avignonba szállították, kisebb mennyiségben azonban a 13. század óta Párizs is részesült belőle. Csak a legdrágább borok esetében érte meg, hogy szárazföldi úton a Szajna első hajózható szakaszához szállítsák, ahonnan aztán vízi úton lehetett továbbvinni. Amikor a 15. században a francia királyi udvar a Loire völgyébe költözött, az itt, illetve Poitou-ban termelt borokat helyben el is fogyasztották, és csak töredék részüket fuvarozták az egyre zsugorodó Párizsba. 1458–59 folyamán a Párizsba érkező borok 90 százaléka „Burgundiából", azon belül is többnyire Auxerrois-ból származott.[10] A német vidékek nagy része is el tudta látni saját lakosait elegendő borral. A Rajna-vidéki borokból a Rajnán a népes németalföldi városokba is szállítottak, illetve innen az Északi-tengeren át egészen Londonig és Skandináviáig is eljutottak, továbbá Észak-Németország szőlőtermesztésre alkalmatlan területein is nagy mennyiségben fogyasztották őket.



A Párizsba hozott borokat feljegyző ellenőrök 1500 körül. Az elszámolások szerint a 15. század második felében a Szajnán Párizsba érkező borok többsége Auxerrois-ból származott és a Yonne folyón át juttatták el a Szajnához. Az egykor kiemelkedően fontos borvidéken ma már csak Chablis környékén foglalkoznak szőlőtermesztéssel.

A sör távolsági kereskedelme a boréhoz képest gyerekcipőben járt a középkorban. Mielőtt komlót kezdtek volna adagolni a sörhöz, a sörfőzdéből kikerült sört gyakorlatilag azonnal meg kellett inni, nem lehetett sokáig tárolni. Bár maga a sör nem kapcsolódott be a kereskedelmi körforgásba, jelentős árpaigényével növelte a gabonaforgalom volumenét. A hozzáadott komlótól sokkal finomabb íze lett a sörnek. Hollandiában ezt megelőzően mirtuszmaggal *(gruit)* ízesítették a nedűt, mely keserű ízt kölcsönzött neki. A komlótól a sör élettartama is hosszabbá vált, így megkezdődhetett kereskedelme. A komló hozzáadásával készült nehéz és erős sörök körülbelül ugyanannyiba kerültek, mint a minőségi borok.

Elsőként az északnémet területeken kezdtek komlót adni a sörhöz. A 14. század elején Bréma Németalföldre exportált sört. Bréma példáját hamarosan Hamburg is követte. Az 1360-as években Hamburgból évente 3 millió liter sör érkezett Amszterdamba, ahonnan a belső vízi útvonalakon egész Németalföldön, sőt még Flandriában és Brabantban is gyorsan elterjedt. Az importot helyettesítendő, az 1320-as évek közepétől a hollandok is elkezdték komlóval főzni a helyi söröket. Hamarosan már a Hollandiában – azon belül is elsősorban

Delftben, Haarlemben és Goudában – főzött söröket értékesítették Brabant és Flandria városaiban. Brabant és Flandria területén egyre nagyobb igény mutatkozott a sör iránt, ugyanis a 14–15. században bekövetkezett éghajlati változások miatt itt (akárcsak Angliában) már nem tudtak nagyobb mennyiségben szőlőt termeszteni, így olcsó borhoz sem juthattak hozzá. A 14. század végén a brabanti Leuvenben is megkezdték a sörfőzést, ám Flandria továbbra is Hollandiából importálta a kesernyés nedűt. Aerts professzor becslései szerint a brabanti Lierben 1408–09-ben az elfogyasztott sör háromnegyed része Hollandiából érkezett, ám 1473–75-re ez az arány egynegyedre csökkent.[11] A holland sör brabanti felvevőpiacának zsugorodása ellenére Goudában még az 1480-as években is 350 sörfőzde üzemelt, és összességében elmondhatjuk, hogy a 15. században a sör a textíliák után Hollandia második legfontosabb kiviteli cikkének számított.

Angliában ugyanaz volt megfigyelhető, mint Brabantban. A 15. század elején Anglia jelentős mennyiségű sört importált Németalföldről. Az 1430-as évek során azonban több holland sörfőző mester is letelepedett Londonban, a nagyobb vidéki városokban (például Bostonban) és olyan kicsi keleti parti településeken is, mint a yorkshire-i Scarborough vagy a suffolki Walberswick. Az 1440-es években így már nem sör, hanem komló érkezett nagyobb mennyiségben az angol kikötőkbe Southamptontól Hullig.[12]

Só

A só – ahogy manapság is – mindenki számára egyaránt szükséges termék volt. Egyrészt nagyon fontos ételízesítő – a só nélkül készült kenyér íze rettenetes. Emellett kiemelt szerepe van a jószágok ellátásában; az istállókban a mai napig is megtalálhatók a sótömbök. Régen azonban még fontosabb funkciója volt a sónak: a hús, a hal és a zöldségek tartósítását kizárólag sóval tudták megoldani. A hűtőládák feltalálása előtt a húst és a halat csupán a sónak köszönhetően tudták nagyobb távolságokra szállítani. A halat általában sózva vagy füstölve szállították. Mielőtt 1882-ben az első hűtött hajó először hozott fagyasztott húst Új-Zélandról Angliába, teljesen természetes volt, hogy az állatokat ott vágták le, ahol fogyasztásra kerültek. Ha a hús egy részét nem kívánták azonnal megenni, besózták. A gabonától eltérően a só mindenhol keresett árucikknek számított. Egyes területeken az emberek el tudták látni magukat elegendő élelmiszerrel, ám sóban mindenhol hiányt szenvedtek. A sót mindenképpen saját környezetük határain kívülről kellett beszerezniük. Az árucikket nagy tömegben mozgató sókereskedelem nem tekinthető a legnagyobb volumenű kereskedelmi üzletnek, ugyanis a széles körben vásárolt sót nem használták nagy mennyiségben – harmadik helyen állt a kenyér és a bor fogyasztása mögött.[13] Európa tengerparti vidékein Norfolktól Ciprusig számos sós mocsár terült el, melyekből – ha megfelelően kezelték őket – lepárlás útján sót lehetett kinyerni. Északon a természetes lepárlás idejét mesterséges hő használatával rövidítették le; Walcheren szigetén például tőzeget alkalmaztak tüzelőanyag gyanánt. A déli területeken a nap melege is elegendőnek bizonyult. A sós mocsarakba bizonyos időközönként beengedték a tengervizet, majd miután a víz elpárolgott, a lerakódott sóréteget összegyűjtötték, és teljesen kiszárították. Ezt az eljárást alkalmazzák a mai napig az Aigues Mortes középkori kikötője és a Földközi-tenger partja között elterülő sós mocsarakban.

Sós mocsarak sok helyen voltak, ám a termelés csak néhány vidéken volt olyan mértékű, hogy a helyi lakosság ellátása után még felesleg is maradjon. A legfontosabb sólepárló mocsarak a következő vidékeken feküdtek: a velencei öböl déli bejáratánál Chioggia mellett, Languedoc és Provence partvidékén, a katalán fennhatóság alatt levő Ibizán és Szardinián és a Loire-tól délre a Bourgneuf-öböl körül.

Velence 10. századi virágzását nagyrészt az öböl sójának köszönhette, melynek kereskedelme az üzleti élet megélénkülése és az áruforgalom kiszélesedése után is jelentős szerepet játszott a helyiek életében. A 14–15. században a velenceiek által tengeren szállított árucikkek 30–50 százalékát még mindig a só tette ki. Akárcsak a gabonát, a sót sem gályákon, hanem kerek testű hajókon fuvarozták. A velenceiek a só előállítása és árusítása terén egyaránt igen nagy befolyásra tettek szert. Az Adriai-tenger partvidékének sós mocsaraiból minél többet igyekeztek megszerezni, és ha valamelyiket nem sikerült felvásárolniuk, akkor próbáltak privilegizált helyzetbe kerülni az adott mocsárban készült só vevői között. Ez néha olyan jól sikerült, hogy az összes többi vevőt kiszorították a piacról. Ha egy mocsarat nem sikerült megszerezniük és előnyös helyzetet sem tudtak kiharcolni, előfordult, hogy bosszúból elpusztították a sólelőhelyet. Így tettek a ravennai érsek tulajdonát képező cerviai sós mocsárral is 1336-ban.



A középkori szárazföldi sólelőhelyek egyik legnagyobbika a ma Ausztria területén található Hallein volt. Városi pecsétjén latin neve olvasható: Salina. A pecsétén látható férfi a jellegzetes, kúp alakú hordókban viszi a sót, melyet a Salzach folyón szállították el a városból.

Az Adriai-tenger partján található mocsarak megszerzése mellett a velenceiek arra törekedtek, hogy a népes lombard vidékeken sókereskedelmi monopóliumhoz jussanak. A velencei bárkák a Pón és összes mellékfolyóján szállították a sót, sőt a Ticinón egészen a Maggiore-tóig eljutottak. A velencei kereskedők igyekeztek gondoskodni arról, hogy Milánó, Verona, Bologna, illetve az Alpok és az Appenninek közötti vidék összes lakosa kizárólag velencei sót vásárolhasson.

Igyekezetüket egyedül a genovaiak akadályozták. A genovaiak a Ligur-tenger partján nem rendelkeztek saját sós mocsarakkal, ahogy gabonaföldekkel sem, így mindkét termékből behozatalra szorultak. Sót Provence, Languedoc, Spanyolország, Szardínia, illetve a só szigetének is nevezett Ibiza mocsaraiból szereztek be (ez utóbbi helyről hozták a legnagyobb mennyiségben). A genovai San Giorgio raktáraiban 1458-ban összesen 8000 tonna sót tároltak, melynek háromnegyed része Ibizáról származott. Ez a hatalmas mennyiségű só természetesen bőven több volt annál, amennyire Genova és Liguria lakosainak szüksége volt, így a genovai kereskedők számos más terület sóval való ellátásával is foglalkoztak, ahogy gabonát is fuvaroztak más vidékekre is. A Pápai Állam és a Nápolyi Királyság Genovától vásárolta a sót. Ahogy a velenceiek kiváltságos pozíciót vívtak ki maguknak az Adriai-tenger térségében, a genovaiak is monopolhelyzetbe kerültek a Tirrén-tengeren, illetve Lombardia területén a velenceiek riválisaként léptek fel. Genova rendszeres sószállítmányokat küldött a hegyeken át Torinóba. Francesco Sforza 1448-ban 5100, 1450-ben pedig 7400 tonna sót vásárolt milánói vevői számára. Alkalomadtán a genovai só még Torinónál is közelebb jutott Velencéhez – többek között Mantovába és Ferrarába. A Genova és Sarzana közötti hágókon leggyakrabban áthaladó árucikk a só volt: Piemont és Felső-Lombardia hegyein rengeteg öszvér szállította ezt az igen keresett terméket.

A Bourgneufből származó „öbölbeli só" is széles körben elterjedt volt; Franciaország nyugati és északi részeit szinte kizárólag ez a lelőhely látta el sóval. Emellett az „öbölbeli sót" a Loire-on is továbbszállították, illetve tengeri úton Rouenbe, ahonnan egyrészt a Szajnához, másrészt Angliába, Németalföldre és Skandináviába fuvarozták. A szállítást nem csak breton hajósok végezték; a Hanza-kereskedők is kivették a részüket a bourgneufi só terjesztéséből.

A só viszonylag alacsony értékű tömegcikknek számított, bár pénzügyi megfontolások, illetve a – velenceiekéhez hasonló – monopóliumok miatt gyakran felment az ára. Ahol csak lehetett, érdemes volt vízi úton szállítani. A velencei, genovai és „öbölbeli" só fuvarozása is jól mutatja a vízi szállításra való törekvést. A katalánok az irányításuk alá tartozó Ibizáról és Szardíniáról nagyrészt Genovába vitték az előállított sót, ami a 14–15. században nagyban hozzájárult a Barcelona és Genova közötti kereskedelem egyensúlytalanságához. A genovaiak költségeit fedezte az eladásokból származó jövedelem. A Languedoc és Provence partvidékén előállított só nagy részét (abból, amelyet a genovai kereskedők nem vásároltak fel) lassú bárkákon felvontatták a Rhône-on és mellékfolyóin, és az egész Rhône-medencében árusították. Hogy ez a vontatásos vízi szállítás milyen lassú volt, jól illusztrálja az az adat, miszerint Peccais-ből csak hat-nyolc hét alatt értek el az áruk Genfbe. Ahogy a folyami szállításkor általánosan bevett szokás volt, az utolsó hajózható szakaszt elhagyva az árukat szárazföldi útvonalon juttatták el a célállomásra. A Dauphiné-ba és Savoyába vezető utak némelyikét hamarosan *Via Salaria*, vagyis „sóút" néven emlegették.

Ezen a térképen csupán a legfontosabb középkori sólelőhelyek láthatók. A tengerparti vidékeken elterülő sós mocsarakat pöttyözéssel jeleztük. Ezeken kívül a szárazföld belsejében is voltak sólepárlók olyan helyeken, ahol elegendő volt a napsütés a lepárláshoz. A nyilak azt mutatják, hogy a lelőhelyekről hova szállították tovább a sót (az áru többnyire nem tett meg nagy távolságot). A szaggatott vonalak az adriai-tengeri, ibizai, bourgneufi és lüneburgi só távolsági kereskedelmének irányát jelzik.







A középkori Európában nem csupán tengeri sóból készítettek fogyasztásra alkalmas sót, ugyanis léteztek sókutak és sóbányák is. Míg a tengerparti só vízen kezdte meg, majd szárazföldön folytatta útját a piacok felé, a sókutakból és sóbányákból nyert só útvonalának iránya épp fordított volt, így a sókereskedelem remekül példázza a szárazföldi és vízi szállítás bonyolult összefonódását. Amikor csak mód nyílt rá, a vízi szállítást részesítették előnyben, hiszen a só fuvarozása esetén a gyorsaság nem volt befolyásoló tényező, viszont a szárazföldi fuvarozás viszonylag magas költségeit – a vámok és a közvetítők honoráriuma mellett – a vevőknek kellett fedezni. Mivel Nyugat-Afrikában különlegesen nagy volt a só iránti kereslet, az árut megérte átszállítani még a Szaharán is, hisz az út végén sok-sok arannyal kárpótolták a kereskedőt a kényelmetlenségekért.

A tengerparti sós mocsarakhoz hasonlóan a sókutak és sóbányák nagy része is csupán helyi jelentőséggel bírt. Chesire sókútjai például kielégítették Közép- és Észak-Anglia igényeit, ám nem kerültek be a távolsági kereskedelem körforgásába. Ugyanez volt igaz a toscanai helyi felvevőpiacot ellátó volterrai sókutakra is. Egyes területek ásványi sója azonban szélesebb körben is elterjedt. A 13–14–15. század folyamán Európában az észak-németországi Lüneburg, illetve a *salzburgi* sót kitermelő Hallein voltak a legjelentősebb sólelőhelyek. Őket követte a Franche-Comté területén fekvő Salins, továbbá a Kelet-Németországban, a Saale partján található Halle. A 15. század második felében egyre nőtt a tiroli Hall és a dél-lengyelországi Wieliczka jelentősége is. A 16. század elejére Wieliczka lehagyta a 15. század óta művelés alatt levő Salins-t, és már-már utolérte Hallét is (lásd szemközti térkép). Wieliczka sóbányájának kora újkori faszerkezetei a mai napig láthatóak; a múzeummá alakított bányában végigsétálhatunk azokon a járatokon, ahol egykor a kitermelés folyt.

Míg a szárazföldi sólelőhelyek némelyikét már az ókorban felfedezték, és azóta folyt a kiaknázásuk, másokban csak a középkorban kezdődött meg a kitermelés. Salzburg környékén már az őskorban is foglalkoztak sókitermeléssel,

A hús és a hal konzerválásának egyetlen módja a sózás volt. A szarvasmarhákat messzi területekről – többek között Apuliából és Magyarországról – hajtották Észak-Itáliába, ahol alighogy megérkeztek, levágták őket, így az itáliaiak csak ritkán fogyasztották teljesen frissen a húst. Friss sertés- és marhahús helyett füstölt sonkát ettek. A bal oldali képen egy hentesüzlet látható, ahova éppen egy kosár sózott, szárított húst hoznak be, melyből rögtön lehet is vásárolni. A jobb oldalon egy halkereskedőt láthatunk. A sózott halakat épp most vették ki a hordókból, melyekbe a partraszállás után átrakták őket. A földközi-tengeri kikötőkbe elsősorban tonhal, az északiakba pedig nyers és szárított tőkehal, illetve hering érkezett. A képek az 1390-es években Milánóban készült Tacuinum Sanitatis*ban („az egészség asztala") találhatók.*

és a várost már a 8. századtól ezen a néven („sóvár") emlegették. A várost alapító érseknek, a később városi védőszentként tisztelt Szent Rupertnek a sóshordó volt a jelképe. A helyi só a Halleinnél található Dumberg sóhegyből származott, mely a középkorban is az érsek tulajdonát képezte.

A só kitermelésének és lepárlásának munkálatait rengeteg kisebb vállalkozás osztotta fel egymás között. Ezek a vállalkozások gyakran üzleti társaságokat hoztak létre. Halleinben például a salzburgi érsek sókútjainak bérlői alakították közös társaságot. A 12. század végén és a 13. század elején Halleinben egyre növekedett a kitermelés jelentősége. Az itt készített sót a Salzach és az Inn folyón egészen a Duna-parti Passauig szállították, ahonnan a mai Felső-Ausztria területére és Csehországba szállították belőle. 1498-ban körülbelül 26 ezer tonna sót szállítottak el különböző területekre Salzburgból.

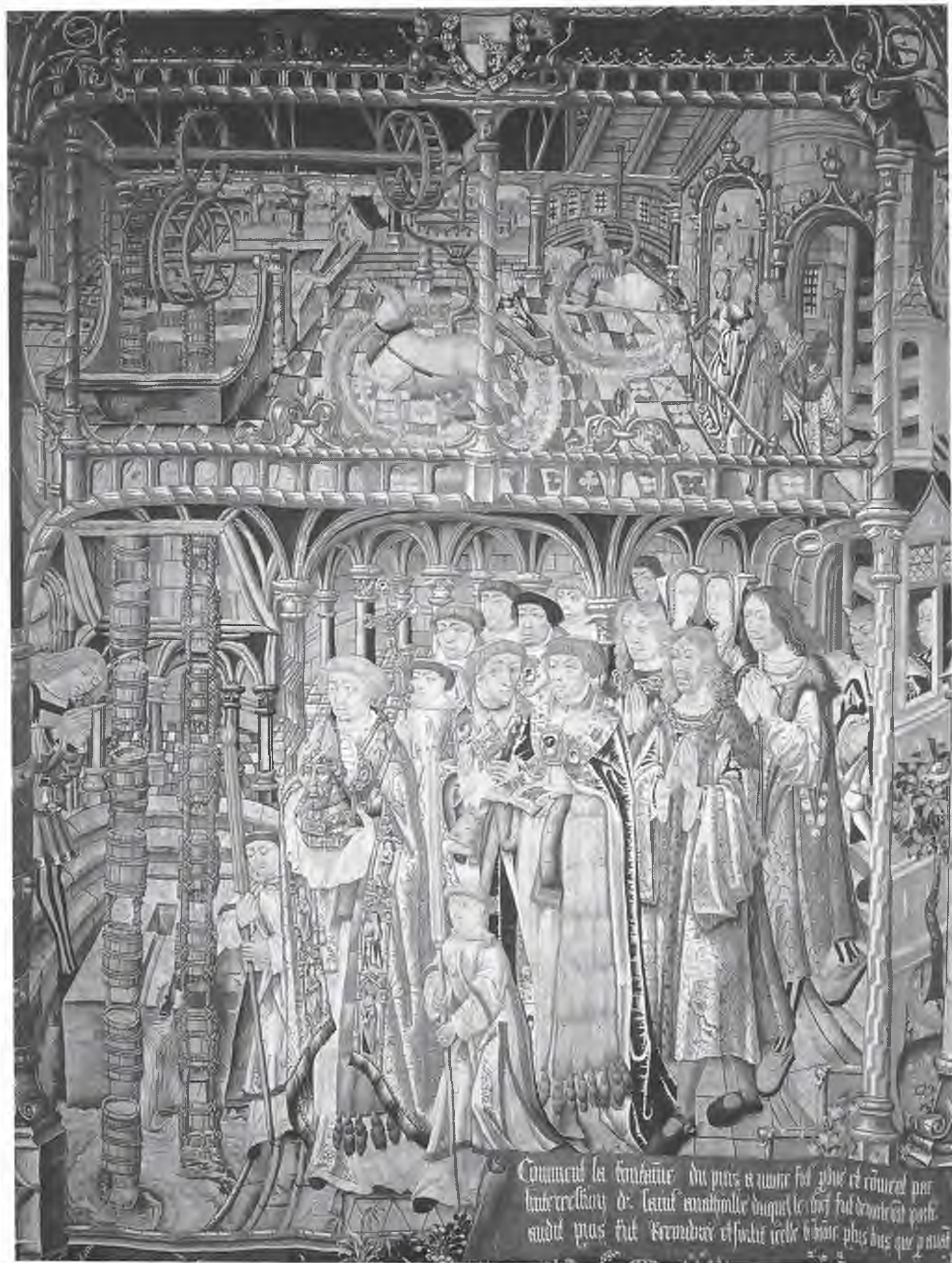


A folyókat és tengereket járó 15–16. századi hajókra való rakodást daruk segítségével bonyolították. Közülük ma már csak a lüneburgi daru látható. Ábrázolások természetesen más városokból is fennmaradtak: a londoni darukat a 135., az antwerpenieket pedig a 381–383. oldalon figyelhetjük meg.

Ahol vízi energia nem állt rendelkezésre, a gépezetek működtetésére a lovak erejét használták fel. A szemközti képen egyházi személyek és elegánsan öltözött, nemesi származású férfiak és nők csodálják meg, ahogy a salins-i Grande Saunerie-ben több vödör sós vizet húznak fel a befogott lovak. Ez a hatalmas üzleti vállalkozás nem csupán a vidéken áthaladó előkelő utazók figyelmét vonta magára, hanem még falikárpiton is megörökítették. A kárpit Bruges-ben készült a németalföldi uralkodó számára.

Bár a lüneburgi kitermelés volumene nem érte el a salzburgit, az itteni só jelentősége mégis nagyobb volt. Lüneburgot a források elsőként a 10. században említik sólelőhelyként. A lüneburgi bányák termelése – akárcsak a salzburgiaké – a 12. század végén jelentős növekedésnek indult. Becslések szerint 1205-re évente 5000 tonna sót bányásztak itt. A 13. századi források szerint a század végére az évente kitermelt só mennyisége 15 ezer tonnára nőtt. A 14–15. századra vonatkozólag sokkal kevesebb adat áll rendelkezésünkre. 1338-ban a kitermelés nem érte el teljesen a 15 ezer tonnát, ám 1497-ben már 17 ezer tonna sót hoztak a felszínre. Lüneburgban a sófőzdéket működtető bérlők *(Sulfmeister)* alakítottak közös üzleti társaságot. Luneburg egy későbbi ábrázolásán hatalmas kéményerdő jelzi, hogy a város mely területén működtek a sófőzdék. Miután a lüneburgi mesterek elkészültek a só lepárlásával, a terméket hajóra rakták, és a városon átfolyó Irmenaun elszállították. A város rakodáshoz használt daruja egyike a kevés máig fennmaradt középkori darunak. A bárkák az Irmenaun az Elbához, majd tovább Hamburgba és Lübeckbe szállították a sót, ahol a két város kereskedői versengtek az értékesítésből származó haszon megszerzéséért. Hamburg kezdetben előnyösebb helyzetben volt, mert a város közvetlenül elérhető volt vízi úton. A lübecki kereskedők hátrányos helyzetük felszámolására a következő zseniális tervvel rukkoltak elő: 1336-ban azt javasolták, hogy az Elbától a Travéig ássanak egy csatornát, amely a várost is érinti.

Egy ilyen csatorna megépítése igen figyelemre méltó vállalkozásnak számított, hiszen ötven kilométer hosszúságúra tervezték, és az összekötendő folyók közötti magasságkülönbséget zsilipek közbeiktatásával kellett kiegyenlíteni. Hosszú időbe telt, míg a csatornát megépítették, ám végül elkészült, ami a középkori technika fejlettségéről tesz tanúbizonyságot. Az első sószállítmány 1398-ban érkezett meg a csatornán át Lübeckbe: a kikötőbe július 22-én harminc sóval megrakott bárka futott be, melyeket hatalmas ünnepléssel fogadtak. Lübeckből a lüneburgi só a Balti-tengeren át a Hanza-útvonalakat követve egészen Novgorodba, és ami még fontosabb, Bergenbe is eljutott, ahol a tőkehal tartósítására használták. A sós, füstölt tőkehal adta Bergen exportcikkeinek 90 százalékát. A bergeni halat többnyire a sót szállító lübecki kereskedők vásárolták meg. A lüneburgi só elsődleges vevői Scania heringhalászai voltak, akik a Svédország és Dánia közötti Sund-tengerszorosból fogták ki



a halakat. A tartósított halat a Hanza-kereskedők minden irányba továbbszállították. 1494-ben körülbelül 60 ezer hordónyi, vagyis 7600 tonna heringet tartósítottak.[14] Négy hordó hering tartósításához egy hordó sóra volt szükség. Az augusztus és október között kifogott hering besózva érkezett meg a Hanza-kereskedők bostoni és lynni raktáraiba november–december folyamán. Amikor a heringhalászoknak több sóra volt szükségük annál, amennyit Lüneburgból be tudtak szerezni, a Hanza-kereskedők a távoli Bourgneufből vásároltak további készleteket.

A salins-i sókitermelés is igen jelentős volt. Csúcspontját a 14. században érte el, ekkor a Lüneburgban előállított sómennyiség felét termelték ki itt. A kitermelést három üzleti vállalkozás tartotta a kezében, melyek közül a legnagyobbra, a „Grande Saunerie"-re vonatkozólag maradtak fenn a legmegbízhatóbb adatok. 1325-ben a Grande Saunerie 67 ezer *charges* (egyenként körülbelül 99 kilós öszvérrakomány), 1329-ben pedig 72 ezer *charges* sót termelt ki. 1458 és 1467 között a termelés az 1320-as évek 7000 tonnás átlagáról évi 4500 tonnára csökkent. Ezekben az években a másik két *saunerie* összesen 2900 tonna sót állított elő. A salins-i sót szárazföldi úton kellett elszállítani: vagy kocsin a burgund alföldön át, vagy öszvérháton a Jura-hegységen keresztül. A salins-i adatok arra is rávilágítanak, hogy milyen hatalmas mennyiségű fára volt szükség a sókitermelő műhelyek üzemeltetéséhez. 1459-ben egy-egy körülbelül 320 kilogramm sót eredményező főzéshez 15-16 tonna fa volt szükséges. A Grande Saunerie az egyik legnagyobb vállalkozásnak számított a középkori Nyugat-Európában, melynek volumenét csak a velencei Arsenal múlta felül. A Grande Saunerie vezetősége körülbelül hatszáz alkalmazottat foglalkoztatott, melyek többsége nő volt. Az itt folyó sókitermelést a világ nyolcadik csodájának nevezték (*„Oh salses latices inter miracula mundi ponitur octavum")*, mely számos látogatót vonzott.[15] Egy 16. század eleji falikárpiton megfigyelhetjük, hogy egy látogatót körbevezetnek a műhelyekben, ahogy később a 18. századi ipari forradalom során számos vállalat (például a Wedgwoods is) szervezett hasonló vezetett látogatásokat. A salins-i vállalkozások igen tekintélyes hasznot hajtottak. 1459-ben a három *saunerie*-nek a szükséges fa megvásárlása és az alkalmazottak bérének kifizetése után összesen 58 ezer livre bevétele maradt. Ez az összeg megegyezik Jó Fülöp herceg Burgundiából származó jövedelmével.

Olívaolaj

Bár az Európában és a Földközi-tenger térségében gazdát cserélt olívaolaj nem számított a gabonához, borhoz, sörhöz és sóhoz hasonló tömegcikknek, a kereskedelmi forgalomba került olaj mennyisége így is hatalmas volt. Az olívaolajat főzésre és tartósításra egyaránt használták. A konzervdobozban, illetve befőttes üvegben megvásárolható élelmiszerek nagy részét még ma is sóval vagy olívaolajjal tartósítják. Az olajat ezenkívül a fehér szappan előállításához (lásd 273. oldal), a gyapjú olajozásához és a bőrcserzéshez is használták. Olívaolajat legnagyobb mennyiségben Dél-Itáliában és Dél-Spanyolországban állítottak elő. Lombardiában és Velence környékén nem készítettek olajat, annak ellenére, hogy a termék iránti kereslet ezeken a területeken volt a legnagyobb. Toscanában készítettek olajat, ám az előállított mennyiség kevésnek bizonyult,

A Tacuinum Sanitatis *ábrázolásán láthatjuk, hogyan jut el az olívaolaj a fogyasztókhoz: egy házaló kereskedő hordójából kancsókba önt át olívaolajat egy lombard ház konyhája előtt az 1390-es években. A* Tacuinum *e példánya Verde Visconti, özvegy osztrák hercegné számára készült.*



így a toszkánok behozatalra szorultak. Dél-Itália, vagyis a Regno olívaolaját így nagy mennyiségben szállították északra: Apulia kikötőiből az Adriai-tenger partvidéke mentén Anconába vitték, majd tovább Velencébe, ahol jelentős részét a szappangyártáshoz hasznosították. Apulia mellett Nápolyból is indultak szállítmányok Pisába, Porto Venerébe, Genovába és Savonába. Dél-Itália azonban nem csupán exportra termelt: az olaj egy részét helyben hasznosították, többek között a jelentős gaetai szappaniparban. 1279-ben egy pisai kereskedő feljegyezte emlékirataiban, hogy az apuliai olívaolajat az észak-afrikai Tuniszba is szállították, ahol többek hal tartósítására alkalmazták. A Tuniszban és Sevillában hajóra rakott, olívaolajjal telt hordókban szállított tonhal ugyanolyan szerepet játszott Dél-Európában, mint a sózott scaniai hering Észak-Európában. Az emlékirat szerzője arról is megemlékezik, hogy apuliai olajat levantei területekre, Alexandriába és Akkóba (Acre), a Jeruzsálemi Királyság megmaradt területére is fuvaroztak.[16]

Az európai olívaolajat még a 15. század közepén is szállították keletre: az elsősorban Andalúziából származó spanyol olajat a genovai és katalán kereskedők Szíriába és a kis-ázsiai Ottomán Birodalomba, illetve a Kis-Ázsia nyugati partvidékén fekvő Chios szigetére és Phocacába fuvarozták. Az 1440-es évekből fennmaradt adatok szerint a spanyol olajért cserébe – melyet Phocacában a Közel-Kelet különböző területeire szállított szappan előállításához használ-



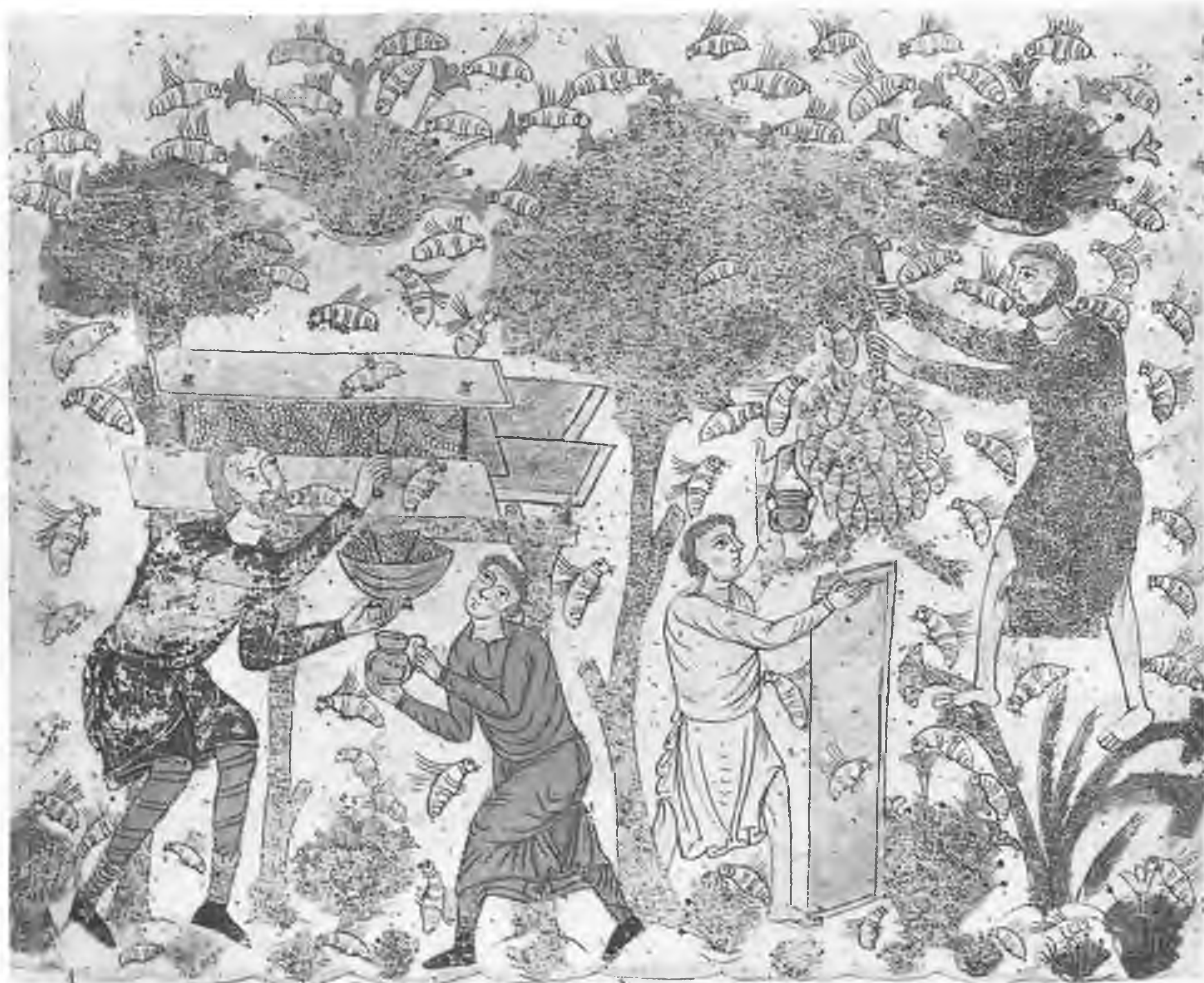
A Tacuinum Sanitatis*ban rengeteg árucikkről tesznek említést. A fenti kép feltehetőleg egy 1390-es évekbeli milánói szatócsüzletet ábrázol, ahol különböző méretű gyertyákat lehet vásárolni. A méhviasz vagy helyi termék volt, vagy Észak-Afrikából, netalántán Oroszországból érkezett.*

tak – timsó érkezett a keleti vidékekről, mely a katalán textilipar számára elengedhetetlenül szükséges volt. Egy karakk tekintélyes mennyiségű olajat tudott szállítani. Egy Mallorcából Phocaeába tartó hajón 533 kerámiaedényben és 42 faládában fuvarozták az olajat, egy Sevillából Chiosra induló hajó pedig 825 olajjal teli kerámiaedényt szállított. A spanyol olajat természetesen a kasztíliai szappangyártók is nagy mennyiségben vásárolták, egy részét pedig Angliában és Flandriában értékesítették. Kezdetben az északra tartó genovai kereskedők szállították a spanyol olajat Észak-Európába, ám az 1320-as években már a spanyol kereskedők is foglalkoztak a helyi olaj északra juttatásával. Az 1360-as években az angol – azon belül is elsősorban bristoli – kereskedők egyre gyakrabban érkeztek az Ibériai-félszigetre, hogy olajat és bort vásároljanak. A kereskedelem volumenéről és az áruk értékéről a 15. századra vonatkozólag maradtak fenn adatok. A Mary Redclyffe 1473-ban tért vissza Sevillából Bristolba többek között 134 tonna olajjal megpakolva, melyet 536 font sterlingnek megfelelő összegért vásároltak. A rakomány további része 146 hordó borból, valamint szappanból és cukorból állt, melyek értéke nem haladta meg a 36 font sterlinget. A Sevillában literenként 4 fontért vásárolt olajért Bristolban akár 8 fontot is kérhettek. Mivel a szállítás és a rakodás, továbbá a vámok összege egy tonna olaj esetében körülbelül egy fontra rúgott, a kereskedők által az olajvásárlásba fektetett pénz sokszorosan megtérült. Mindazonáltal a Spanyolországból Bristolba érkező árucikkek közül nem az olaj, hanem a vas kereskedelme volt a legnagyobb volumenű. A legjobb minőségű olajat Angliában főzéshez használták, és csupán a használt olajat alkalmazták bőrcserzéshez és a gyapjú kártoláshoz való előkészítéséhez. Az angolok az utóbbi munkálatokhoz sokkal szívesebben használtak spanyol olajat, mint helyben előállított más alkalmas anyagokat, például avas vajat vagy disznózsírt.

Méz és viasz

Az eddig említett árucikkek mögött jelentőség tekintetében messze elmaradt a méz és a viasz távolsági kereskedelme. A méz feltehetőleg nem került be a távolsági kereskedelem körforgásába, hiszen mindenhol megtalálható volt, így az ára is viszonylag alacsonynak számított. A méhviaszt azonban megérte akár távoli vidékekre is elszállítani. A méhviaszból készült gyertyák sokkal előkelőbbek és drágábbak voltak a faggyúgyertyáknál, így elsősorban a társadalom felső rétege, továbbá jelentősebb templomok vásárolták. Bár a méhviasz Európa minden területén fellelhető volt, a nagyobb városok előkelő lakosai igényeinek kielégítésére egyes területek importra szorultak belőle. A ritkán lakott, erdős kelet-európai vidékek – többek között Oroszország – rendelkeztek a helyi keresletnél nagyobb méhviaszmennyiséggel. Ezeken a területeken feltehetőleg mézből is felesleggel rendelkeztek, ám ezt nem érte meg nagyobb távolságokra szállítani.

A méhviaszt a Hanza-kereskedők az oroszországi Novgorodban, illetve a Német Lovagrend fennhatósága alatt álló poroszországi Königsbergben (Kalinyingrád) vásárolták. A begyűjtött viaszt minden évben húsvét környékén szállították Bruges-be, mely hamarosan a termék terjesztésének fő központjává vált. Egy Bruges kereskedelmi életéről szóló 14. század eleji leírás szerint a méhviasz Magyarországról, Csehországból és Oroszországból érkezett a városba. Bruges-ből a viaszt többek között Párizsba és Londonba vitték



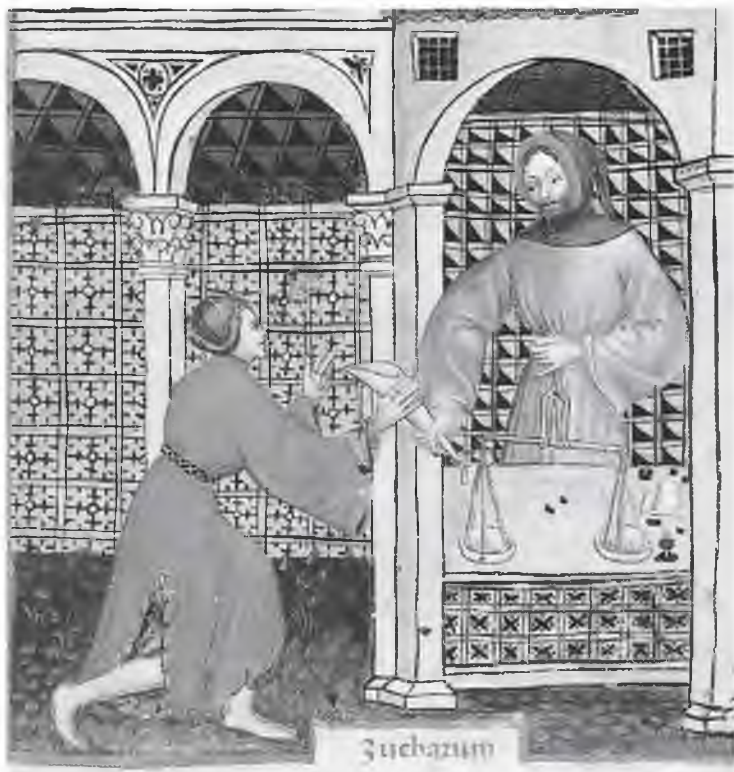
A fenti, 11. századi dél-itáliai Exultet-*tekercsen két gyakran ábrázolt méhészeti tevékenység látható. A méhészek a bal oldalon a kaptárból csalogatják kifelé a méheket, a jobb oldalon pedig egy egész rajjal igyekeznek megbirkózni.*

tovább, igaz, az utóbbiba kisebb mennyiségben. A 13. század végén évente körülbelül száz tonna méhviasz érkezett Londonba – körülbelül ugyanekkora mennyiségű viaszt vittek Lynn és Boston kikötőjébe is egyenesen Lübeckből.

A Fekete-tenger partján fekvő kikötőkben a genovai kereskedők is hozzájutottak az orosz méhviaszhoz, melyet Itáliába szállítottak. Ott nem csupán orosz viaszt használtak, hanem spanyolt is, melyet vagy a katalánok szállították Genovába, vagy a genovaiak hozták haza Andalúziából. A baszk kikötőkből a kasztíliaiak is vittek Itáliába kisebb mennyiségű viaszt és mézet. Észak-Afrikából is érkezett Európába viasz, legnagyobb mennyiségben Bugia (Bejaïa vagy Bougie) városából, melynek nevéből származik a francia „bougie", vagyis „gyertya" szó.

Cukor

A méz körülbelül olyan viszonyban állt a cukorral, mint a faggyúgyertya a méhviaszból készült gyertyával, annyi különbséggel, hogy míg a méhviasz mindenhol megtalálható volt, a cukor sok helyen hiánycikknek számított. A cukor ezért sokkal drágább volt a méznél. Az angol vámelszámolások szerint egy tonna behozott méz értéke a 15. században körülbelül két font volt (tehát körülbelül egy pennyt kellett fizetni két kilogramm mézért), míg egy tonna import



A 13. századtól a levantei és a fekete-tengeri kikötőkben tevékenykedő európai kereskedők egyre inkább felismerték azoknak a tevekaravánoknak a jelentőségét, amelyek az őket a termékeny mezopotámiai területektől elvágó kiszáradt sivatagokon átkelve juttatták el hozzájuk az étkezéshez, gyógyításhoz és más célokra használt fűszereket (lásd 309–315. és 345–347. oldal). A sivatag távolabbi feléről indulni készülő karaván képe egy 1230-as években készült bagdadi kéziratból származik.

Milánóban és a nagyobb városokban már az 1390-es években is léteztek édességboltok, ahol igen drága candit *(az arab kand szóból) lehetett kimérve vásárolni. A candi behozott cukornádból készült olvasztással és kristályosítással. A* Tacuinum *szerint a legjobb candi átlátszó, ám figyelmeztet arra is, hogy a gyomorproblémákkal küzdők ne fogyasszák, legfeljebb enyhén savanyú gyümölcsökkel együtt.*

cukor nem kevesebb mint negyven fontba került (tehát fél kilogramm cukornak 4 penny volt az ára). Mire elért a vásárlókhoz, fél kilogramm cukor ára megegyezett egy szakmunkás egy napi bérével. A cukrot így megérte távoli vidékekre is szállítani, illetve érdemes volt cukornádat exportra termelni. A késő középkorban elsősorban a Földközi-tenger térségének szárazföldi területein folyt cukornádtermesztés. A kész cukrot a velencei és genovai kereskedők Észak-Itáliába és Észak-Európába egyaránt szállították.

A velenceiek a keleti fűszerkereskedelem részeként már korábban is foglalkoztak a cukor forgalmazásával, igaz, a késő középkorban a cukor már inkább levantei, mintsem keleti fűszernek számított. A cukor a levantei területekre Indiából érkezett a 8–9. század folyamán. A 10. századra Egyiptom vált az egyik legfontosabb cukorgyártó országgá, ahonnan a Földközi-tenger egész térségébe továbbszállították a cukrot. A 12. században már a Földközi-tenger minden olyan, muzulmánok lakta vidékén termesztettek cukornádat, ahol arra alkalmasak voltak a viszonyok, többek között Marokkóban és Andalúziában. Az itt előállított cukornak Európában igen jelentős volt a felvevőpiaca. IV. Fülöp uralkodása idején már Franciaországban is elterjedt volt. Fülöp az éhínség idején betiltotta az árucikk további exportját. A velenceiek voltak az első keresztény vallású európaiak, akik cukorgyártással kezdtek foglalkozni. Először a Jeruzsálemi Királyság területén próbálkoztak a cukornádtermesztéssel, ám igazán nagy mennyiségben csak később, Ciprus szigetén tudták termelni a növényt. Cipruson volt arra is elsőként példa a 13. század közepén, hogy a cukornád összezúzására vízenergiát is igénybe vettek.[17] A cukornádmalmok meg-

وسكني ومسكني وحولي وحالي ومآلي ومالي ولا تلجئني الى غير ولا ٣٤

اللهم احرسني بعينك وعزك تسلط علي بغير واجعل لي من لدنك سلطانا نصيرا



واخصصني بامنك ومنك وتولني لخيارك وخيرك ولا تكلني الى كلاءة غيرك

وهب لي عافية غير عافية وارزقني رفاهية غير واهية واكفني مخاتي اللاواء


Sol . in
Capricorno

épülése sokkal olcsóbbá tette a cukor előállítását. A Corner- (más néven Cornaro-) család hatalmas vagyona egy részét a Ciprus déli részén, Espiscopi környékén fekvő kiterjedt cukornádültetvényeinek és cukorfinomítójának köszönhette. Ez utóbbit nemrégiben tárták fel.[18] A 14. századra Velence lett a legfontosabb európai cukorfinomító és -kereskedő város. Az itt előállított cukrot egész Európában árulták kúp alakú cukorsüvegek formájában. A genovaiak ösztönözték a városukhoz közelebbi cukornádtermesztés kialakulását, melyet szakképzett munkások behívásával és befektetett tőkével egyaránt támogattak. A 14. században Szicíliába, a 15. század elején a Lisszabontól délre fekvő Algarve vidékére, a 15. század közepén pedig Madeirára telepítettek cukornádültetvényeket. A portugál Dom Henrique, vagy közismertebb nevén Tengerész Henrik 1452-ben részt vett az első madeirai cukornádmalom megalapításában. Két évvel később Alvise da Mosto velencei utazó a szigetet „a tömérdek cukornád földjének" nevezte. 1471. május 26-án Luca Landucci firenzei patikus a következőket jegyezte fel naplójába: „Ma cukrot vásároltam abból a szállítmányból, amely elsőként érkezett a városba Madeira szigetéről, melyet néhány éve a portugál király hódított meg, és amelyen meghonosodott a cukornádtermesztés; és én ebből az szállítmányból részesültem."[19]

A genovaiak és más itáliai kereskedők nem csupán Lisszabonba és a Földközi-tenger medencéjébe szállították a madeirai cukrot, hanem Németalföldre is, először csak Bruges-be, majd később Antwerpenbe is. Wouter Despars az 1480-as években hét évig tevékenykedett Lisszabonban, ahol cukrot vásárolt fel, melyet Bruges-ben élő Jacob bátyjának és egyben üzleti partnerének küldött, ő maga pedig flamand falikárpitokat, gyapjú- és pamutbársony termékeket értékesített Portugáliában.[20] A század végére a Madeirán készített cukor egyharmadát küldték Antwerpenbe. Az eladásra kínált cukor mennyisége egyre nőtt, így a termék ára Bruges-ben és Antwerpenben csökkenni kezdett. A cukrot ezután nem luxuscikknek számító „fűszernek" tekintették, hiszen már nem csak a leggazdagabbak juthattak hozzá. Lassacskán egyre több háztartásban kezdte felváltani a méz szerepét. Az egyre nagyobb mennyiségű cukrot fogyasztó Antwerpen hamarosan Velence riválisává nőtte ki magát a cukorfinomítás terén. Az 1480-as években a Sevillában élő genovai üzletemberek igyekeztek Lisszabonban tevékenykedő honfitársaiknál előnyösebb helyzetbe kerülni azzal, hogy cukornádültetvényeket létesítettek a Kanári-szigeteken, ám valójában akkor értek el igazi sikert, amikor a következő században a Nyugat-Indiákon is elterjesztették a növényt. Az 1470-es évektől a madeirai és kanári-szigeteki cukor egy részét egyaránt Bristolba szállították, míg később, a 18. században a legnagyobb mennyiségű cukor a Nyugat-Indiákról érkezett a szigetországba.

A cukor egyike volt azon kevés „fűszernek", amelyek gyártását legalább részben az európai iparosok kontrollálták. A nyugat-európaiak által elfogyasztott cukrot azonban nem kizárólag Európában állították elő. A középkor végén még mindig érkezett cukor „az öreg kontinensre" a levantei muzulmán vidékekről, illetve az utolsó spanyolországi arab területről, Granadából. A malagai genovaiak ügynököket foglalkoztattak Almeriában, Granadai (Mór) Királyság cukor-kikötőjében, hogy cukrot vásároljanak a muzulmánoktól.

A 15. század végén Castello del Buonconsiglio nevű kastélyába Trent püspöke freskókat készíttetett, melyek az egyes hónapok jellegzetes munkálatait mutatták be (lásd szemközt). December hónapnál láthatjuk, hogyan döntik ki a fákat alpokbeli hercegségében, és hogyan szállítják a rönköket speciális ökörfogatokon a városba. A feleslegesnek bizonyult fát az Adigén Veronába, majd onnan még tovább szállították, hogy a lombard síkság városaiban és Velencében működő üveggyártó műhelyek hatalmas faigényét csillapítsa.

Fűszerek

Jegyzetfüzete végén Pegolotti összeállított egy közel háromszáz árucikkből álló listát, melyen körülbelül kétszáz „fűszernek" tartott terméket sorolt fel. A listán rengeteg olyan élelmiszer és nyersanyag szerepelt, amelyekkel jelen fejezetben foglalkozunk, többek között az étkezési fűszerek, például háromféle kömény, ötféle gyömbér, tizennégy fajta cukor, kétféle rizs, továbbá datolya, mazsola és kétféle szárított szőlő. „Orvosi fűszerek" is fel voltak sorolva, többek között a kínai bórax, aloé és rebarbara. A parfümökhöz használt kámfor és pézsma, továbbá a templomi füstöléshez alkalmazott tömjén, illetve más aromás anyagok is „fűszernek" számítottak, akárcsak a timsó és a festékanyagok (például ötféle buzérfesték és négyféle indigó). Mivel manapság csupán az étkezési fűszereket nevezzük „fűszernek", a modern olvasó számára megdöbbentő lehet, hogy a listán a fűszerek között olyan anyagok is találhatók, mint viasz (tizenegy különböző fajta), elefántcsont, pamut (nyolc különböző fajta), réz, ón, igazgyöngy és drágakő (például türkiz). Ezek mellett szerepeltek még a listán iparcikkek is, többek között négy különböző típusú papír, négyféle ragasztó és szappan.[21]

Igazán nagy mennyiségben a timsót és a cukrot szállították. A mai értelemben vett fűszerekkel csupán kis mennyiségben kereskedtek. Szerény becslés szerint Velencébe 1400 körül évente körülbelül ötszáz tonna fűszer érkezett, más szerzők szerint azonban akár ennek a kétszerese is. Ekkora mennyiséget a gabona- és sókereskedők egy-egy nagyobb karakkban elszállítottak, tehát egyértelműen kevésnek tekinthető. A fűszerek magas ára miatt megérte ezeket a cikkeket fegyverekkel felszerelt gályákon szállítani. Mindazonáltal az a hagyományos feltételezés, miszerint a középkori Európa kereskedelme nagyrészt fűszerek áruforgalmából állt, helyesbítésre szorul. A 15. század elején az Európába szállított fűszereknek körülbelül háromnegyed részét velencei hajók fuvarozták. A fennmaradó részt genovai, katalán, marseilles-i és raguzai kereskedők forgalmazták. A Velencébe behozott étkezési fűszerek kétharmadát a bors tette ki, melyet a kontinens nemesi háztartásaiban fogyasztottak kisebb mennyiségben, elsősorban sózott hússal. Akárcsak a szintén elterjedt – ám még kisebb mennyiségben fogyasztott – gyömbért, a borsot is Dél-India és Srí Lanka nyugati partvidékén termesztették. A Dél-Indiában és Srí Lankán járt középkori utazók közül Pordenonei Odorik ferences hittérítő és Marco Polo velencei felfedező leírása máig fennmaradt. Az európai kereskedők korábban többnyire nem jutottak messzebb a Földközi-tenger kikötőinél. Amikor a 13. század közepe és a 14. század közepe között eltelt időszakban, illetve 1400 körül mód nyílt arra, hogy Ázsia felé továbbhaladjanak, akkor sem kalandoztak Perzsiánál távolabbra. Ha mégis elindultak kelet felé, többnyire akkor sem India felé vették az útirányt, hanem a sztyeppéken át Kínába, ahol selymet vásároltak. Az a néhány kereskedő, akiről biztosan tudjuk, hogy eljutott Indiába, elsősorban a drágakövek, nem a fűszerek miatt vágott neki az utazásnak. Az étkezési fűszerek értéke elég nagy volt ahhoz, hogy kifizetődővé tegye a vízi szállítást, ám szárazföldi fuvarozásuk költsége – a selyemtől és a drágakövektől eltérően – továbbra sem térült meg az áru értékesítése után.

A fűszerkereskedelem fő színtere tehát az Indiai-óceán volt, lebonyolítását pedig elsősorban nem európai üzletemberek végezték; ők csak a peremvidékeken kapcsolódtak be a tulajdonképpen majdnem kizárólag Ázsiára korlátozódó





áruforgalomba. Az Indiai-óceán nyugati részén a fűszerkereskedelem indiai – főleg gujarati – kereskedők kezében volt, akik nagy számban tevékenykedtek a nyugati parton, a Bombaytől 400 kilométerre északra fekvő Khambhatban. A Malabar-part kikötőiből (Kalikut, Kochi, Quilon) a Dél-Indiában termelt fűszereket a Közel-Keletre szállították. Kalikutban a gujarati kereskedők keletebbre termesztett fűszerekhez is hozzájutottak, többek között szumátrai kámforhoz és maluku-szigeteki szegfűszeghez (lásd 313. oldal illusztrációja). Ezeket kínai kereskedők szállították Kalikutba a Malakai-szoroson át, cserébe pedig dél-indiai és indonéz fűszereket vittek Kínába. A Malakai-szoros olyannyira fontos szerepet játszott ebben az áruforgalomban, hogy amikor a 16. század elején a portugál Tomé Pires megírta *Suma Oriental* című könyvét, mely keleti utazásairól szólt, a következőket fogalmazta meg: „Khambhat városát tönkretenné, ha elvágnák Malakától." Ezenkívül rávilágított a távolsági kereskedelemben játszott jelentős szerepére is, amikor hozzátette, hogy „Malaka mindenkori urának nem esik nehezére megszorongatni Velence torkát."[22]

Az Európa-centrikus szemlélettel rendelkező olvasóknak nehezükre esik elfogadni, hogy a fűszerkereskedelem alapvetően ázsiai üzlet volt, melyet ázsiaiak irányítottak, és az európaiak szerepe igen korlátozott volt. Elképzeléseinket nagyban befolyásolja az a tény, hogy a későbbi századokban a portugál, majd a holland, végül pedig az angol kereskedőknek sikerült a fűszerkereskedelem jelentős részét kivenni az indiai és kínai üzletemberek kezéből.

A középkor végén a gujarati kereskedők az indiai és indonéziai fűszereket vízi úton a Vörös-tengerhez szállították az arab, egyiptomi és szíriai piacokra, továbbá a Perzsa-öbölhöz a perzsák és a bagdadi kalifátus keresletének kielégítésére. A tengeri és szárazföldi szállítás költségeiben megfigyelhető hatalmas különbséget figyelembe véve elsőre meglepő, hogy az európaiak nem csupán az egyiptomi piacokra, vagyis a Vörös-tenger északi csücskében található Szuezbe érkező fűszerszállítmányokból vásároltak. Szuezből rövid szárazföldi és folyami utazás után értek el a cikkek a Nílus torkolatánál található Alexandriába és Damiettába, ahol számos európai üzletember vásárolt belőlük. Mind-

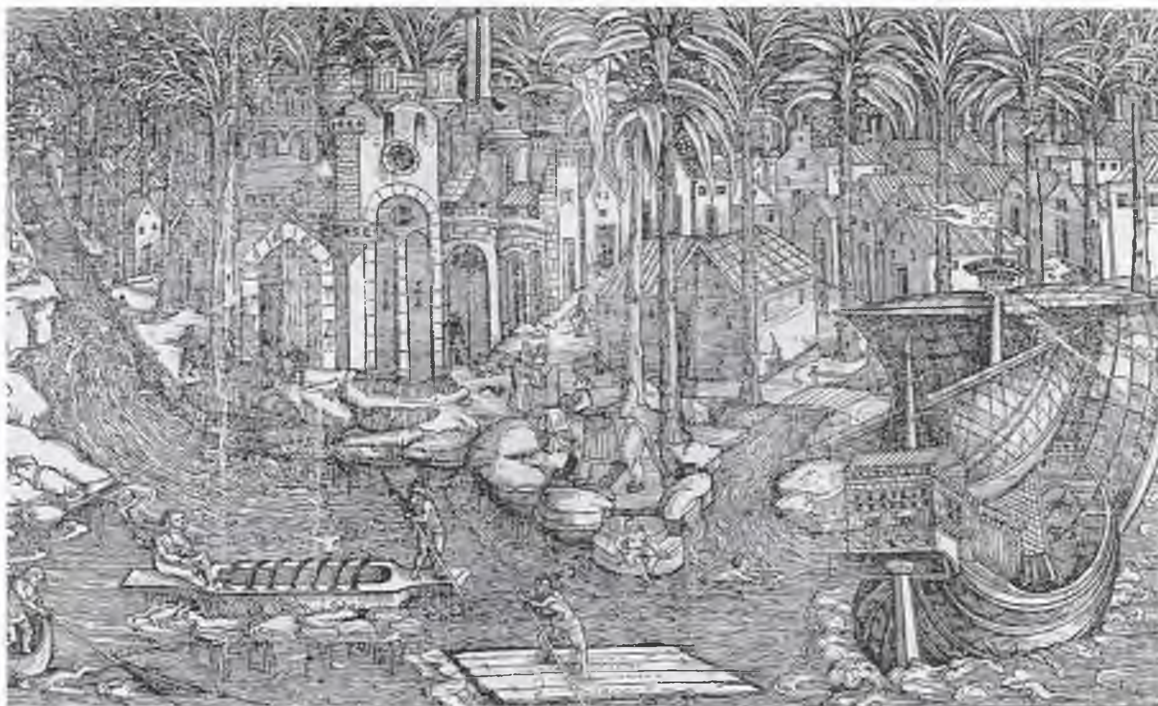
A ceyloni fahéj és a nyugat-indiai bors már az ókortól kezdve kapható volt Európában, így nem véletlen, hogy bekerültek Dioszkoridész 1. században készült Füveskönyvébe *is, mely a 15. században görög nyelvű kéziratokban megtalálható volt a legnagyobb itáliai könyvtárakban, és latin és olasz fordítás is készült belőle. A hatalmas fahéjas zsákkal ábrázolt bal oldali fűszerkereskedő képe is az egyik fordításban található. Marco Polo volt a legismertebb európai utazó, aki valóban járt is azokon a helyeken, ahol a különféle fűszereket termesztették. Hosszúra nyúlt 1292–95-ös kínai utazása során India nyugati partvidékére is elhajózott. Amikor Rustichello leírást készített Polo utazásairól* Livre des Merveilles *című alkotásában, ismertette a Quilonban, Elyben, Malabárban és Gujaratban fekvő borsültetvényeket is. Marco Polo szerint a borsot főleg Dél-Kínába szállították, ám egy részét Aden érintésével nyugati irányba küldték, melyből Alexandriában az európai kereskedők is vásároltak. A jobb oldali képen láthatjuk, hogy a 14. századi francia illusztrátor hogyan képzelte el Marco Polo látogatását a frissen learatott borsültetvényeken.*

azonáltal az egyiptomi kereskedelmet ellehetetlenítették a mamelukok által kivetett magas adók, illetve az az Akkó 1291-ben történt elestét követő pápai utasítás, amely megtiltotta, hogy az európaiak az egyiptomiakkal kereskedjenek (igaz, ezt az 1340-es évekig fennálló tilalmat nem mindig tartották be). E két körülmény következtében az európaiak arra kényszerültek, hogy a fűszerek egy részét a Vörös-tenger déli vidékén (többek között Adenben) partra tett, az arab és szíriai piacokra érkezett szállítmányokból vásárolják meg, melyek Palesztinába és Szíriába Mekkából induló karavánokon érkeztek az Arab-félszigeten előállított tömjénnel és mirhával együtt. Az európaiak által megvásárolt fűszerek egy része Akkó, majd annak elfoglalása után Bejrut érintésével érkezett a Földközi-tengerre. A Perzsa-öbölben beszerzett fűszereket a nagy folyókon Bagdadba vitték, ahonnan az Eufrátesz forrása felőli első hajózható szakaszig szállították őket, mert innen már nem esett messze a Földközi-tenger örmény partszakasza, ahol így a 13. század második és a 14. század első felében az európai kereskedők számtalanféle fűszerre tettek szert.

Ami igazán meglepő, hogy az északnyugat-perzsiai Szultanije és Tebriz városaiban az európaiak többféle cikket is vásároltak nagyobb tömegben. Az itt nyélbe ütött selyem-, drágakő- és igazgyöngyvásárlások még érthetőek, ám a firenzei Pegolotti feljegyezte, hogy az említett nagyvárosokban még dél-indiai gyömbért is lehetett kapni. A 13. század végén és a 14. század elején mind a velencei, mind a genovai kereskedők közül sokan tevékenykedtek Tebrizben, és mindkét nemzet saját, konzul által vezetett *funduk*kal rendelkezett a városban.

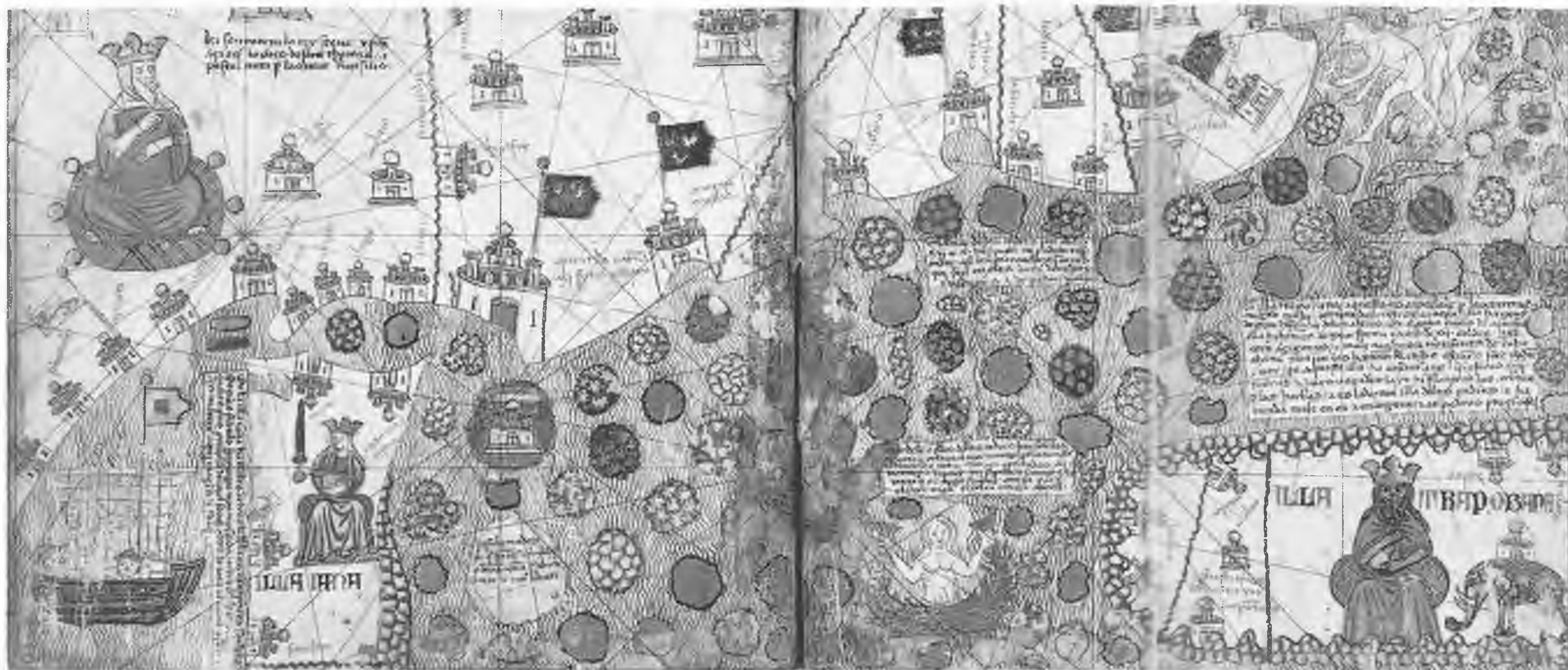
Bár a keleti felvevőpiacokhoz képest a fűszerkereskedelmi útvonalak európai célállomásainak jelentősége sokkal kisebb volt, az itt tevékenykedő kereskedők számára természetesen kiemelkedően fontosnak számított. A 15. században a Bejrut és Alexandria közötti rövid útszakaszt felügyelő velenceiek nem kevesebb mint 40%-os haszonra számíthattak a fűszerek szállításából, bár a megteendő út nem haladta meg a Földközi-tenger hosszának felét. Korábban az itteni fűszerkereskedelem irányításán a velenceiek kénytelenek voltak más nyugati kereskedőkkel osztozni, akik a levantei kikötőkben vásároltak különféle árucikkeket. A legrégebbi kereskedelmi jegyzetfüzetet 1279 januárjában tisztázta le egy pisai kereskedő. A füzet összeállítója feljegyezte, hogy nemcsak Alexandriában, hanem Akkóban és „Laiasso in Hermeniá"-ban, vagyis Lajazzóban is vásároltak fűszereket.

Az indiai és indonéz fűszerek iránt hatalmas európai igény mutatkozott, és ezeket a termékeket a kontinens lakói nem tudták „leutánozni". A már említett pisai kereskedő körülbelül húsz olyan fűszert említett, amelyeket a Földközi-tenger északkeleti szegletében fekvő, a Mongol Birodalom vazallusállamának számító Örményországban lehetett beszerezni. Néhány évvel később a Bruges-be érkező fűszerek származási helyeként a következő vidékeket jelölték meg: Örmény Királyság (Lajazzo), Jeruzsálemi Királyság (Akkó) és Egyiptom (Alexandria). A Bruges-be tartó fűszerkereskedelmi útvonalnak nem Bruges volt a végállomása, így a Hanza-kereskedők közvetítésével még a svéd nemesség is részesült belőlük. A Bruges-be tartó fűszerszállító hajók útközben rövid időre Angliában is megálltak. Dyer professzor rávilágított, hogy a nagyobb angol háztartásokban általános volt a fűszerek vásárlása, igaz, csak kis mennyiségekben.[23]



1444–45 folyamán a suffolki nemesember, John Hopton Norwichbe küldte gazdasági intézőjét, hogy különböző árucikkeket szerezzen be számára. Az intéző egyebek mellett indiai borsot is hozott urának. A távoli Malabár-partról származó bors Londonból érkezett a kisebb jelentőségű városnak számító Norwichbe.[24] Az egyes fűszerek európai értékesítésével nem csupán a velenceiek foglalkoztak, hanem délnémet kereskedők is. Ez utóbbiak közé tartozott a nürnbergi Hilpolt Kress, aki 1392-ben indiai borssal, gyömbérrel, fahéjjal és szerecsendióval, továbbá textíliákkal és igazgyöngyökkel megrakott kocsikkal kelt át az Alpokon, hogy a termékeket Németországban és Közép-Európában értékesítse (lásd 354. oldal). 1408 és 1412 között a Párizsból nem sokkal korábban a navarrai Olite-be költözött (lásd 137. oldal) navarrai herceg udvarába is rendszeresen érkeztek fűszerszállítmányok. Mivel fennmaradtak adatok arról, hogy a szállítmányokért mekkora összegeket fizettek, körülbelül meg tudjuk állapítani az egyes fűszerek értékét. Míg egy ácssegéd napi bére a fent említett négy év alatt változatlanul 8 *sueldos carlines*-t tett ki, a bors ára duplájára emelkedett: a korszak elején egy navarrai fontnyi borsot egy ácssegéd egy napi béréből meg tudott venni, négy év múlva azonban már két napot kellett dolgoznia ugyanazért a borsmennyiségért. A fahéj és a gyömbér ára nem változott; mindkettő egy ácssegéd 3–5 napi bérébe került. Egy font malabár-kardamomum megvásárlásához az ácssegédnek 4–5 napot kellett dolgoznia. A legtávolabbról érkezett fűszer a szegfűszeg volt, ennek ára a vizsgált időszak alatt 5 napi bérről 6 napi bérre kúszott. Ez természetesen igen drágának számított, azonban ha meggondoljuk, hogy milyen hosszú utat kellett megtennie a Maluku-szigetektől Olite-ig, illetve hogy a szállítás során hány kereskedő kezén ment át, ez az ár már nem is tűnik olyan magasnak. Ami említésre méltó, az a fűszerek árának változékony volta. 1408 és

A Marco Polo látogatásait követő időszakban, a Mongol Birodalom 14. században bekövetkezett összeomlása után csupán kevés európainak adatott meg, hogy saját szemével lássa Nyugat-India borsültetvényeit, egészen addig, amíg 1498. május 20-án Vasco da Gama partra nem szállt Kalikutban, a Malabár-parton. Harminc éven belül annyi európai kereskedő, hittérítő és kalandor érkezett Indiába, hogy 1527-ben Strasbourgban sikerült elkészíteni Kalikut valósághű képét. Ekkorra már kialakult a hasonló metszetek iránti európai kereslet is.





Míg az 1375-ben készült mallorcai Katalán Atlasz *Földközi-tengerre vonatkozó részeit igen nagy pontossággal rajzolták meg (lásd 36. és 55. oldal), az ázsiai részek ábrázolása igencsak sematikus. Úgy tűnik, hogy a Maluku-szigetek és a többi „fűszersziget", ahonnan szegfűszeget és szerecsendiót szereztek be, teljesen véletlenszerűen helyezkedik el az amazonkirálynőről híres Janā-sziget, a kámfortermelő Taprobana-sziget (Ceylon) és Kína gyömbértermelő déli partjai között. A szigetek között nemcsak halak és egy kétfarkú sellő úszik, hanem – e mitizált környezethez képest meglepően valósághű – kínai jellegű hajó, melyhez igen hasonló járműveken szállították a kelet-indiai fűszereket India más területeire, illetve Kínába. A jobb oldalon azt láthatjuk, hogyan képzelte el a Marco Polo utazásait leíró könyv illusztrátora, amint a velenceiek és a keleti uralkodók fűszereket textíliákra cserélnek.*

1412 között a bors ára megduplázódott. Bár Navarrában a fahéjat és a gyömbért körülbelül azonos áron kínálták eladásra, két évtizeddel korábban, 1392-ben a Kress-vállalat Velencében kétszer annyit fizetett a gyömbérért, mint a fahéjért: ötven kilogramm gyömbér ára 34 dukát, ugyanennyi fahéjé pedig 17 dukát volt.[25] Egyelőre nem világos, hogy az árban bekövetkezett jelentős ingadozás vajon az éves termés mennyiségétől vagy a szállítás során fizetett – gyakran nagyon magas – vámoktól függött-e, illetve hogy milyen szerepet játszott a változékony „nemzetközi" politika. A 14. század végén és a 15. század elején Közép- és Nyugat-Ázsiában hatalmas változások zajlottak le, ahogy Timur Lenk kiépítette szamarkandi székhelyű ingatag birodalmát, mely Anatóliától Kína határáig terjedt. Timur felemelkedése egyrészt összezilálta a korábbi kereskedelmi kapcsolatokat, másrészt új lehetőségeket teremtett a kalandvágyó európai kereskedők számára, hogy két emberöltő elteltével ismét Közép-Ázsiába induljanak szerencsét próbálni. Timur birodalmának gyors összeomlása azonban e lehetőségek végét is jelentette. Timur csapatainak betörései Indiában ingataggá tették a Tuglukida-dinasztia hatalmát, mely a nagy hódító halála után nem sokkal véget ért.

Európában a gyömbért a bor fűszerezésére, valamint a hús és a hal ízesítésére használták. A gyömbér szárítva vagy cukorral tartósítva érkezett a fogyasztókhoz. A szegfűszeget is a bor és az ételek fűszerezésére alkalmazták, illetve megtalálható volt a patikákban is. Olaját a fogorvosok még ma is használják. Mindazonáltal nem a szegfűszeg volt az egyetlen olyan fűszer, amelynek gyógyászati értéke ugyanolyan jelentős volt, mint étkezési felhasználása – ilyen volt többek között a Kelet-Kínában vásárolt szárított rebarbara és galangagyökér, illetve a Vörös-tenger bejáratánál fekvő Szokotra szigetéről származó aloe.

Bár a „fűszerek" többsége a távoli Ázsiából származott, néhánynak az előállításával Európában is foglalkoztak. Ezek közé tartozott a cukor, a viszonylag olcsó kömény, továbbá a drága sáfrány. A köményt a Földközi-tenger térségének középső részén termesztették, például a Máltához tartozó szigeteken. A navarrai elszámolások szerint a kömény ára körülbelül egyharmada volt a borsénak.

A sáfrány a nemes sáfrány növény élénk narancsszínű bibeszála. E növény is Ázsiából származik, a 10–11. században a Kis-Ázsiában fekvő Kilikia hegyvidékein termesztették. Innen szállították nyugat felé Bizáncba, illetve kelet felé, Alexandria érintésével az Indiai-óceánhoz. A 13. században megkezdődött európai termesztése is: Katalóniában és az Appenninek két oldalán: Kelet-Toscanában és – legnagyobb mennyiségben – Abruzzo nyugati részén, Aquila környékén foglalkoztak sáfránytermeléssel. A szárított fűszert az ételek színezésére és ízesítésére, továbbá gyógyításra és textilfestésre egyaránt használták. A sáfrány ára különösen magas volt. A navarrai királyi udvar a 15. század elején nyolcszor annyi pénzt fizetett sáfrányért, mint borsért. 1400-ban a sáfrány volt a Német Lovagrend által Poroszországba szállíttatott árucikkek legdrágábbika; tizenegyszer annyiba került, mint a bors. A sáfrány magas ára kifizetődővé tette a 14. század végén Buonaccorso Pitti számára, hogy Velencéből szárazföldi úton Magyarországra szállítsa. Ugyanekkor a kelet-európai sáfrányt a Fekete-tenger vidékéről Lvov érintésével szárazföldön Krakkóba fuvarozták, hogy kielégítsék a lengyel fogyasztók igényeit. A katalán sáfrányt tengeri útvonalon Barcelonából Flandriába, illetve szárazföldi úton Zaragozából Dél-Franciaországon át a genfi és lyoni vásárokra szállították. Az utóbbi városokból azután Bázelbe, Konstanzba, Ravensburgba és Nürnbergbe vitték tovább.[26]

Selyem

Ahogy korábban említettük, a levantei cukor helyettesítése végett Európában is megkezdték a cukor előállítását. Ugyanígy hamarosan megindult a kontinensen az eperfatermesztés is, hogy a drága keleti selymek mellett helyben előállított selyemhez is hozzájuthassanak a fogyasztók. Akárcsak a cukor, a selyem is a Távol-Keletről érkezett a Földközi-tenger térségébe az arab hódítás következtében. Az arabok elsőként Közép-Ázsiában és Észak-Perzsiában találkoztak ezzel a finom kelmével. Az araboktól visszahódított területeken – például Andalúziában és Szicíliában – az európaiak egyszerűen „örökölték" az eperfatermesztés és selyemhernyó-tenyésztés muzulmánok által bevezetett gyakorlatát. Bár az eperfa termesztésére sokkal több terület alkalmas, mint a cukornádéra, erre a kontinens lakói csak fokozatosan ébredtek rá, így a fa Európa északabbra eső részein való elterjedése is lassan haladt. Még a középkor végén sem találunk eperfaültetvényeket Toscanától északra (lásd 250. oldal).

Az eperfatermesztés és a selyemhernyó-tenyésztés fokozatos itáliai és spanyolországi térhódítása ellenére a késő középkori olasz damaszt-, brokát- és bársonygyártó mesterek selyemigénye olyan jelentős volt, hogy továbbra is nagy mennyiségű nyers selymet hoztak be a levantei térségből. Pisa vereséget követően a genovaiak vették át a Luccába irányuló selyemszállítás irányítását, ahogy Toscana importját és exportját is igyekeztek felügyeletük alatt tartani. A Luccába Porto Pisanón át behozott selyem nagy része Kis-Ázsiából származott; a genovai kereskedők Perában, a Konstantinápoly melletti genovai kolóniában, továbbá a Kis-Ázsia nyugati partján fekvő Phocaeában vásárolták.

A genovaiak később, még a 15. században is jelentős szerepet játszottak a selyemkereskedelemben, amikor a selyemgyártás már több itáliai városban is elterjedt – többek között Firenzében és magában Genovában. Ekkor a selyem nagy részét Chios és Rodosz szigeten vásárolták. Bár Genova a 15. századra elsősorban a mindennapi tömegcikkek fuvarozására szakosodott, a nagy hasznot hajtó egyéb áruforgalomban is igyekezett megtartani korábbi jelentős szerepét.

A selyem volt az egyik legdrágább árucikk. 1458-ban egy genovai karakk 950 tonnányi rakománnyal tért vissza Bejrutot, Rodoszt és Chiost érintő beszerző körútjáról. A fedélzeten összesen körülbelül két tonna (hatezer genovai font) selymet szállítottak, ami az összes rakománynak csak töredék részét tette ki, ám az értékét tekintve igen számottevő volt. Egy font súlyú selyem 6–7 genovai lírába került. Ehhez képest még az egyébként drága terméknek számító bors is olcsó volt, hiszen 100 fontja került körülbelül 67 genovai lírába. Egyszóval adott mennyiségű selyemért tízszer annyi pénzt kellett fizetni, mint ugyanannyi borsért. Más adatok szerint az árkülönbség nem tízszeres, hanem akár tizenkétszeres is lehetett. Magas ára miatt a selymet megérte szárazföldi útvonalon eljuttatni Kínából a Földközi-tengerig, míg a fűszerek szállítási költségei hasonló távolságból csak akkor térültek meg, ha nagyrészt vízi úton fuvarozták őket. A selyem értékét csupán az igazgyöngyöké és a drágakövecké haladta meg.

Igazgyöngy és drágakő

Az Európán kívüli világból származó keleti fűszereknél és selyemnél csak a hasonló útvonalon szállított igazgyöngyök és drágakövek voltak drágábbak. Értékes mivoltuknak köszönhetően távolsági kereskedelmük még a selyeménél is nagyobb nyereséggel kecsegtette az üzletembereket.



Mivel a 13. század utazói igen élénk leírásokat készítettek a Perzsa-öböl bejáratánál fekvő Hormuzi-szorosnál folyó gyöngyhalászatról, 1375-ben a Katalán Atlasz *mallorcai készítője igen élethű jelenetet illeszthetett be művébe. Vajon a gyöngyhalászok körül cápák köröznek?*

A már említett pisai kereskedő 1279-ben készült jegyzetfüzete három különböző méretű lajazzói igazgyöngyöt említett. A 12 karátnál kisebb gyöngyöket unciánként, míg a 12 és 24 karát közöttieket, illetve a 24 karát felettieket harminchat gyöngyöt tartalmazó lánc formájában értékesítették. A kisebb gyöngyöket világi ruhák (lásd 121–123. oldal) és püspöksüvegek díszítésére alkalmazták. A nagyobb méretű gyöngyöket különféle ékszerek készítéséhez használták (ezek közül a legegyedibbek a királyi koronák voltak). Az Örményországból hazatérő pisai és a Velencéből hazatérő nürnbergi kereskedők is foglalkoztak igazgyöngy-kereskedelemmel. A gyöngy a Perzsa-öbölből és Ceylon, illetve Dél-India partvidékeiről származott. Marco Polót, Pordenonei Odorikot, Ibn Battútát és a többi európai és arab utazót olyannyira lenyűgözte a gyöngyhalászok mestersége, hogy számos leírást készítettek róla. A nyugat-európaiak tehát tisztában voltak a gyöngyök származási helyével. A Kish-sziget közelében és a Perzsa-öböl más területein halászott igazgyöngyöt Hormuzba szállították, mely a legnagyobb elosztóközpont volt. Hormuzból továbbküldték őket a Perzsia északnyugati részén fekvő Szultanijébe és Tebrizbe (Clavijo ezekben a városokban tett látogatása alatt tanúja lehetett, hogyan készítenek a gyöngyökből ékszereket), továbbá a közép-ázsiai Szamarkandba és legnagyobb mennyiségben Bagdadba. Az európaiak ezekben a városokban vásárolták meg az igazgyöngyöket, ám a 15. században a drágakő-kereskedelem – akárcsak a fűszerkereskedelem – tulajdonképpen az Alexandria–Velence-tengelyre korlátozódott.

Az európaiak a dél-indiai gyémántlelőhelyeket is jól ismerték a középkorban. Niccolò di Conti a Timur Lenk uralma idején Ázsiába látogató európai utazók egyike volt. Conti 1420 körül kereste fel a dél-indiai Vijayanagar királyságát, és Velencébe való hazatérése után itteni látogatását is megörökítette utazásairól készített leírásában. Akkoriban a vijayanagari uralkodó gyakorolta a jelenleg Haiderabadhoz tartozó Golkonda feletti uralmat, mely város máig jelentős gyémántlelőhelynek számít. A két legfontosabb környékbeli gyémántbánya Raolkondában és Kulurban működött. A Krisna középső folyásánál található kuluri bányák Conti leírása szerint 15 napos útra feküdtek Vijayanagartól. Az uralkodó a bányákat gyakran vállalkozóknak adta bérbe, akik számtalan alulfizetett bányamunkás segítségével igyekeztek minél több gyémántot a felszínre hozni. Az ide látogatók leírásai arra engednek következtetni, hogy akár 30 ezer is lehetett a bányákban dolgozók száma. Ha ez az adat (nagyjából) helytállónak tekinthető, akkor elmondhatjuk, hogy az indiai gyémántbányászati üzemek mellett még a legjelentősebb európai vállalkozások is eltörpültek. Az Európába

érkező smaragd, zafír és rubin is Indiából és Ceylonról származott – akárcsak manapság. A drágakövek értéke miatt nem meglepő, hogy a 14. század elején számos itáliai kereskedő vállalkozott a hosszú, veszélyes és költséges indiai utazásra, hogy aztán Delhiben megvásárolják a különlegesnek számító árucikkeket. Egy gyémánt- és drágakő-kereskedelemmel foglalkozó genovai társaságot éppen azon per anyagából ismerünk, amelyet a hazainduló tagok között kialakult nézeteltérés miatt indítottak. A legtöbb drágakő Indiából származott; Európában sem drágakő-, sem féldrágakő-lelőhely nem volt. A kevésbé értékes balasrubin (rózsaszínű spinell) és a lapis lazuli az Oxus (Amu-darja) felső folyásának vidékéről, Közép-Ázsiából, míg a türkiz Perzsiából származott. Az itáliaiak csak egy-egy rövidebb időszakban tudtak eljutni a kövek származási helyére. Leggyakrabban az igazgyönggyel együtt Alexandriában, Konstantinápolyban vagy más kereskedővárosokban vásárolták meg az árukat, számos ázsiai üzletember közvetítői tevékenységének köszönhetően. Ahogy azt a fűszerkereskedelem esetében is láthattuk, az itáliai kereskedők csupán az árucsere útjának legutolsó szakaszát tudták irányításuk alá vonni. Az európai uralkodók és nemesség számára egyedülálló ékszereket készítő londoni és párizsi aranyművesek tehát ázsiai kereskedők és szállítók által fuvarozott ázsiai nyersanyagokból készítették el remekműveiket, melyek közül viszonylag kevés maradt fenn. Bár a gyémánt, smaragd, zafír és rubin egységára igen jelentős volt, és a belőlük készített ékszerek egyedinek tekinthetőek, a drágakövek kereskedelme Európa gazdaságára sokkal kisebb hatást gyakorolt, mint a nagy tömegben szállított termékeké (például a gabonáé, boré, sóé, vasé, faanyagé vagy textíliáké).

Számos itáliai kereskedő, hittérítő és kalandor élt Perzsia, India és Kína területén a 13. században és a 14. század elején, illetve egy évszázaddal később, a 15. század első felében. Az otthon maradt ismerősöknek küldött leveleiknek, illetve hazatérésük után összeállított naplóiknak és beszámolóiknak köszönhetően az európaiak számára nem volt teljesen ismeretlen a keleti világ. Ismereteik azonban nem biztos, hogy mindig helytállóak voltak, ugyanis Jean de Mandeville elképesztő csodákkal teli fiktív útleírását sokkal szélesebb körben olvasták, mint Willelmus Rubruk, Pordenonei Odorik vagy Niccolò di Conti valósághű beszámolóit. A rendelkezésre álló információk ellenére a fűszerek, festékek, igazgyöngyök és drágakövek származási helye az európaiak számára a középkor végén ugyanolyan furcsának és egzotikusnak tűnt, mint a 12. század végén, amikor Chrétien a következőképpen írta le Erec palástját, melyet Arthur királytól kapott bretagne-i királlyá koronázása alkalmából: „a palást szélén furcsa állatok szőrméje található… ezek az állatok Indiában élnek, és mást sem esznek, mint fűszereket, fahéjat és szegfűszeget". Ez a rejtélyes keleti luxus netovábbja!

Nyersanyagok Bruges-ben

A fűszer-, selyem- és drágakő-kereskedelemmel elkanyarodtunk a kevésbé értékes nyersanyagok és élelmiszerek adásvételétől. Most azonban visszatérünk a nyugati piacokhoz és a létfenntartáshoz elengedhetetlenül szükséges árucikkekhez. Korábban már említettük, hogy Bruges volt az egyik legjelentősebb város a középkori Európában előállított iparcikkek kereskedelmének irányításában (lásd 232. oldal). Láthattuk, hogy Bruges az árucikkek németalföldi és északnyugat-európai terjesztésében is kiemelkedő szerepet játszott

(lásd 113. oldal). Amikor a kasztíliai nemesúr, Pedro Tafur 1438-ban ellátogatott Bruges-be, megjegyezte, hogy „az egész világ árucikkei megtalálhatók itt". Bár Tafur a leírásában elsősorban a fogyasztási cikkekre koncentrált, más beszámolók alapján bizton állítható, hogy Bruges-be rengeteg nyersanyag érkezett, melyet a környékbeli ipar dolgozott fel. Pedro Tafur utazása előtt egy évszázaddal egy ismeretlen szerző igen világosan megfogalmazta, hogy mit is jelentett az, hogy „az egész világ árucikkei megtalálhatók itt". Leírásában a fogyasztási cikkek és a nyersanyagok egyaránt fellelhetőek:

> Az angol királyságból gyapjú, bőr, ólom, ón, kőszén és sajt érkezik a városba. Norvégiából vadászsólymokat, épületfát, keményített bőrt, vajat, faggyút, zsírt, szurkot és szattyánbőrkészítéshez szükséges kecskebőrt hoznak be. Dániából lovat, bőrt, zsírt, faggyút, hamuzsírt, heringet és szalonnát szállítanak. Oroszországból viasz, továbbá szürke- és ezüstmókus, Magyarországról pedig viasz, arany és ezüst érkezik. A cseh királyságból viaszt, ezüstöt és ónedényeket küldenek. A német birodalomból rajnai bort, szurkot, hamuzsírt, épületfát, berlini kéket, vasat és acélt hoznak be. A liège-i egyházmegyéből és a környező vidékekről számos vörösréz árut és hatalmas fagerendákat fuvaroznak ide.[27]

Az orosz, magyar és cseh viaszról, illetve az örmény, jeruzsálemi, egyiptomi és szudáni fűszerekről szóló részleteket már említettük (lásd 304. és 312. oldal), ám arról még nem esett szó, hogy a leírásban Örményország pamutiparát is megemlítik. A mű Skócia, Írország, Svédország, Lengyelország, Bulgária, Navarra és Franciaország királysága, továbbá Poitou, Gascogne és „számos más terület" ismertetésével folytatódik. És a fent „említett országokból és vidékekről egyre áramlanak a kereskedők és az árucikkek Flandriába, így az eladásra kínált termékek sokfélesége terén egy terület sem veheti fel a versenyt Flandriával".

Még egy évszázaddal korábban, a 13. század elején született egy leírás az akkoriban már Bruges kikötőjeként funkcionáló Damme elleni 1213-as támadásról. Az említett évben II. Fülöp utasítására a Savary de Mauléon vezette francia flotta megkísérelte elfoglalni a kikötőt. Savary a következő jelentést küldte urának:

> A kedvező széljárásnak köszönhetően a flotta szerencsésen megérkezett a kikötőhöz, mely olyan széles és nyugodt volt, hogy mindegyik hajó le tudott horgonyozni. Itt fekszik Damme, a kellemes nagyváros, mely tengerparti fekvésének, lassú folyójának és termékeny vidéki területeinek köszönheti virágzását. Büszke tengeri kikötőjére és a tengerpartra, ahol épült. Savary a kikötőben minden várakozását felülmúló gazdagságot talált; a világ minden részéről szállítják ide a nyers ezüstöt, a vörösrezet, a finom textíliákat, a kínai árukat, illetve magyar szőrméket és bőröket. Mindemellett rengeteg vas, fém és mindenféle termék található a városban.[28]

A fogyasztási cikkek mellett a különböző leírások az ipar számára szükséges nagy mennyiségű nyersanyagot emelik ki: az angol gyapjút, az örmény

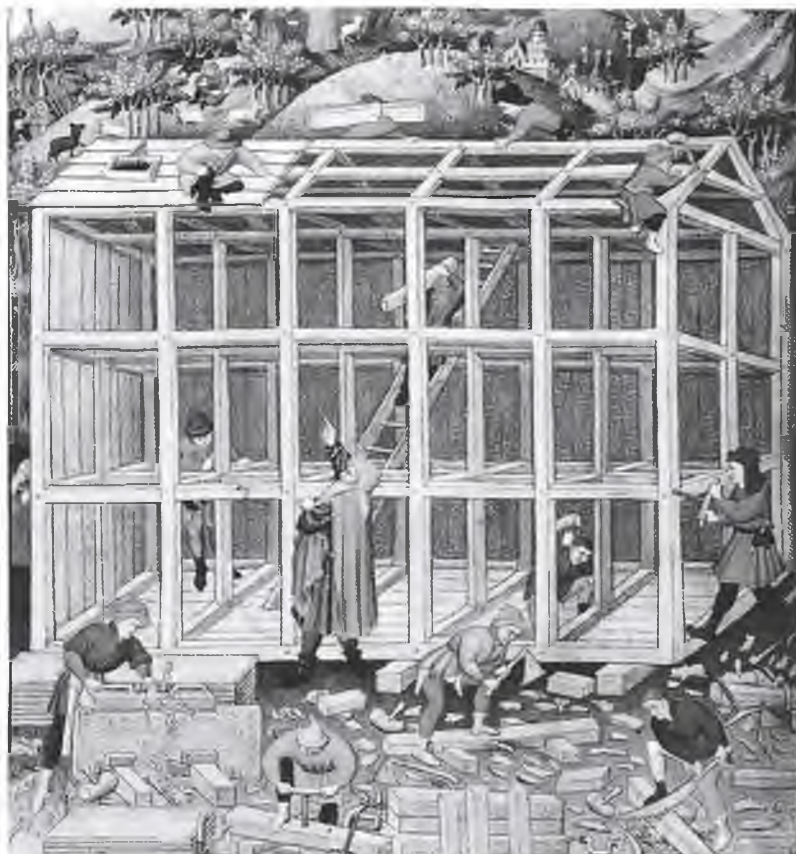
pamutot, a dán és német hamuzsírt, az angol, dán, magyar és norvég bőröket, a német vasat és rezet, az angol ónt, a norvég, német és Meuse-völgyi épületfát és az angol kőszenet.

Építő- és tüzelőanyagok

A szállítandó árucikkek közül az építőanyagok voltak a legnagyobb tömegűek. A kő és a tégla fuvarozása még vízi úton is csak rövid távolságok esetén volt kifizetődő. A különlegesebb anyagok – többek között a carrarai márvány – szállítása azonban igen nagy haszonnal kecsegtette a kereskedőket.[29]

A Firenzét ellátó téglaégető kemencék a várostól tíz kilométerre, a Greve völgyében feküdtek. A bruges-i téglát előállító kemencék szintén közel feküdtek magához a városhoz.[30] A kövektől eltérően a faanyagokat vízi úton (folyón vagy tengeren) igen nagy távolságokra is szállították. Bruges-be több helyről is érkezett fa: a Meuse-ön Liège-ből, a Rajnán pedig a német területekről úsztatták le a faanyagot, emellett Norvégiából is érkezett épületfa a tengeren.[31] A faanyagra hajók és házak építéséhez egyaránt szükség volt. Az angol és holland hajóépítők még a 17–18. században is nagy mértékben függtek a balti térség faanyagától, főként az árboc készítésekor. Fára a gabona, só, szőrme, hal, bor és sör szállításához használt hatalmas mennyiségű hordó gyártásához is szükség volt. Mindazonáltal a fát elsősorban tüzelőanyagként használták: magánházakban fűtésre és főzéshez, pékségekben a kenyérsütéshez, emellett ipari felhasználása is jelentős volt (tégla- és csempegyártás, olvasztás, kerámiatárgyak kiégetése, sörfőzés, sólepárlás).

A fa iránti kereslet egyes iparágakban különösen nagy volt: a milánói és bresciai fegyverkészítőknek például töméntelen mennyiségű faszénre volt szükségük munkájuk elvégzéséhez, ám az általuk használt fa mennyisége eltörpült a muranói üveggyártó mesterek által vásárolt faanyagéhoz képest. Ez utóbbiak növekvő igényei miatt a Velence környéki erdőségek kiterjedése jelentősen lecsökkent, ami riadalmat keltett a városban, hiszen ezáltal az Arsenal hajóépítő ipara is veszélybe került. A 15. század második negyedében a hajóépítő műhelyek áttelepültek a szárazföldre, ahol könnyebben jutottak faanyaghoz. Az 1450-es években a velenceiek számára világossá vált, hogy a kivágott, ám fel nem használt, folyóparton rohadó fák miatt a folyók hordalékának mennyisége egyre nő, ami nagy mértékben veszélyezteti az öblöt. A velencei Tízek Tanácsa a probléma orvoslása érdekében faültetési programot kezdeményezett, és az 1470-es évektől újra és újra kísérletet tett az erdőségek megőrzésére, hogy elegendő faanyag álljon rendelkezésre a flotta fenntartásához. A velencei üvegipar nemcsak a város környékének erdőségeit apasztotta le, hanem Dalmáciáét is. Míg az előbbi igencsak aggasztotta a velenceieket, az utóbbi teljességgel hidegen hagyta őket. Az üvegkészítéshez hatalmas mennyiségű fára volt szükség. Az angol üveggyártók Lorraine-ből 1568-ban Wealdba települtek át, innen később Hampshire-be, majd Staffordshire-be vándoroltak tovább. Útjukat kivágott fák jelezték, ami miatt a velenceiekhez hasonlóan az angolok is igencsak panaszkodtak. Végül sikerült elérni, hogy törvényben tiltsák meg a faszén üveggyártásban való felhasználását. 1615-ben az erdei kemencék végleg bezárták kapuikat, és az üvegkészítők Newcastle-on-Tyne-ba és Stourbridge-be költöztek, ahol elegendő helyben bányászott szén állt rendelkezésükre.[32]



Amikor János bedfordi gróf 1423-ban egy saját példányt szeretett volna az Órák Könyvéből, az egyik legjobb párizsi műhelytől rendelte meg. Párizsban ekkor még nem indult teljesen hanyatlásnak a könyvgyártás. A könyv ezen példányában a Noé irányítása alatt épülő bárka tulajdonképpen nem is egy hajóra, hanem egy úszó, faszerkezetes házra emlékeztet. Az építményt megfigyelve láthatjuk, milyen nagy mennyiségű fára volt szükség egy ilyen hatalmas ház felépítéséhez. Az illusztrátor valószínűleg gyakran tanúja lehetett egy-egy ilyen ház felépítésének, ugyanis Párizsban a legtöbb ház favázas volt, csupán a legelőkelőbb hercegi paloták épültek teljes egészében kőből.

A költözés a muranói üvegművesek esetében nem volt járható megoldás, így ők egyre távolabbi és távolabbi területekről (például Krétáról) igyekeztek faszenet beszerezni. Bár Muranóban kőszénhez nem tudtak hozzájutni, Északnyugat-Európában igen. Az angol szénbányák többségének kiaknázása – egyelőre még csak szerény keretek között – már a 13. században megkezdődött. A magas szállítási költségek miatt a felszínre hozott szenet csak a bányászat helyének közvetlen közelében tudták árusítani. Ez alól kivételt képezett a northumberlandi szén, melyet a tengerhez közel termeltek ki, így megérte hajón Londonba és Southamptonba, illetve tovább Flandriába, Hollandiába és a balti térségbe továbbszállítani. Becslések szerint a 14. század utolsó negyedében Northumberlandben körülbelül 50 ezer tonna szenet bányásztak ki, melyből 20 ezer tonnányit raktak hajóra Newcastle-ben és 7000 tonnányit adtak el külföldi piacokon. A megvásárolt szenet a festőbuzér szárításához, halfüstöléshez, mészégetéshez és vasgyártás során egyaránt használták.[33] Nehéz megállapítani, hogy a késő középkorban a northumberlandi termelés vajon felülmúlta-e a Meuse völgyében fekvő liège-i és charleroi szénbányákét. Az tény, hogy a 16. század végére Northumberlandben több szenet hoztak felszínre, mint a Meuse völgyében. A flandriai és holland piacok meghódításáért folyó verseny már a 14. században riválisokká tette a northumberlandi és a Meuse-völgyi szenet, bár a behozott termékekről készült bruges-i lista a Meuse-völgyi szénről nem tesz említést, csak az angolról. A 14. században a szenet a Meuse-ön

Dordrechtbe, illetve az Ijsselen Kampenbe szállították. A liège-i szénbányászattal kapcsolatos legkorábbi források 1195-re datálhatok. Az 1270-es évekig a kitermelt nyersanyag mennyisége nem volt számottevő, ám ekkortól a kitermelés ugrásszerű növekedésnek indult. A 14. század elején megalakult a liège-i bányaüzemeltetők céhe, az *a métier des houillères*, mely már a 15. század elején 2000 taggal büszkélkedett, annak ellenére, hogy ekkoriból még viszonylag kevés szerződés maradt fenn. A szénmezőn sok kisebb bánya üzemelt, melyeket társaságok vagy kisebb vállalkozások működtettek. Egy nyolc részvényessel rendelkező társaság 1356-ban megszerezte a Liège-től északkeletre fekvő mollins-i bánya üzemeltetési jogát.[34] Északnyugat-Európa lakosain kívül még a viszonylag világlátott személyek sem voltak tisztában a kőszén létezésével. Pisai Rustichello például feljegyezte, hogy amikor Marco Polo Ázsiában kőszenet látott, egy Európában teljesen ismeretlen újdonságként írta le.

A fa, a faszén és a kőszén mellett a késő középkori Európában volt még egy fűtőanyag, amelyet házi és ipari melegítésre egyaránt használtak – a tőzeg. Mivel szállítása még a szénnél is költségesebb volt, csak a felszínre hozás helyének közvetlen közelében használták nagyobb mennyiségben. Amikor 1438-ban Pedro Tafur átutazott Brabanton, megfigyelte, hogy a 's-Hertogenbosch és Mechelen közötti területen „fa helyett tőzegtéglákat tüzelnek el. A tőzeget nyáron ássák ki a földből, a napon kiszárítják, majd elraktározzák télire. A tőzeg igen jól ég, és azt mondják, nagyon egészséges."[35] A szegényebb lakosok Brugesben is használták a tőzeget otthonaik fűtésére. 1449-ben a bruges-i hatóságok elrendelték, hogy 4000 háztartásban osszanak ki körülbelül 7000 „tőzegjegyet", melyekkel egész télen ingyen juthattak tőzeghez.

A tüzelőanyagokat az iparban jelentős mennyiségben alkalmazták a fémek ércből való kinyeréséhez. Ez azonban nem segítette a tüzelőanyagok távolsági kereskedelmének fejlődését, hiszen a réz és a vas bányászatára csak azokon a vidékeken nyílt lehetőség, ahol tömérdek fa állt rendelkezésre.

Fémek

A behozott termékeket felsoroló, 14. század eleji bruges-i listán a következő feldolgozatlan fémeket találhatjuk: német vasat és vörösrezet, illetve angol ónt. Ezek azonban csupán töredék részét képezték a késő középkori Európa területén bányászott érceknek. Mivel a fémek esetében a szállítandó tömeghez képest az érték nem volt elég magas, többnyire nem szállították őket távoli vidékekre. Természetesen akadtak kivételek: a tengerhez vagy a hajózható folyókhoz közeli bányák előnyt élveztek, hiszen a vízi szállítás sokkal olcsóbb volt, így a kitermelt érceket nem csak helyben tudták eladásra kínálni.

A rezet és a vasat nem érc formájában szállították el a bányákból, hanem öntvényként. Az öntvények előállításához vízi energia által hajtott érczúzdára és szintén vízi energiával működő fújtatókkal ellátott olvasztókemencére volt szükség a bányák közelében – tehát a folyamat nagy vízhozamú vízfolyást és nagy mennyiségű tüzelőanyagot igényelt. A cukorfinomító és gyapjúkallózó műhelyekhez hasonlóan a fémművesek is igen hamar megkezdték a vízi energia kihasználását. Vízi energiával működő fújtatókról már a 13., vízi meghajtású érczúzdákról pedig a 14. századból is maradtak fenn adatok. A legelső ismert olvasztókemence 1384-ben nyílt meg Liège-ben.

A vasérc kitermelése a nemesfémércek bányászatának mintáját követte: ha felfedeztek egy lelőhelyet, megkezdődött a kitermelés, mely egészen addig folyt, amíg a bánya teljesen ki nem merült. A vasérclelőhelyek száma azonban sokkal magasabb volt a nemesfémércekénél. Az első konkrét adataink a 15. századból származnak. Ezek alapján elmondhatjuk, hogy a legjelentősebb vasérclelőhelyek az Alpokban és Nürnbergtől keletre, Felső-Pfalzban voltak.[36] Az Alpokban a nyugati részen található Savoyától a keletre eső Sztíriáig számos vasérclelőhely üzemelt. Némelyik lelőhelytől viszonylag közeli vidékekre, többek között Milánóba és Bresciába szállították a vasércet, ahol páncélt és fegyvert készítettek belőle, melyet később „nemzetközi” piacokon értékesítettek



Freibergben a régi ezüstbányát újra megnyitották. A város orvosa, Georg Bauer – Georgius Agricola latinosított néven – terjedelmes munkát írt a bányászatról. Az 1561-ben megjelent De re Metallica *illusztrációi és a kísérő szöveg nagy segítségünkre vannak abban, hogy megismerjük a 15–16. század technológiai fejlődésének eredményeit. A kép jobb oldala a föld alatti munkálatokba enged betekintést: egy ló egy kerekekkel ellátott dobozban (melyet Hundnak, vagyis kutyának neveztek) ércet húz egy sínpáron. Feltehetőleg ez a legkorábbi „vasút”-ábrázolás. A munkások talicskában hordják ki az ércet, melyet azután egy négykerekű lovas szekérre öntenek. Innen az ércet egy vízi energia által hajtott érczúzdába szállítják, hogy előkészítsék az olvasztásra (lásd 364. oldal).*

(lásd 259–260. oldal). Ahol csak lehetett, vízi úton fuvarozták. A Valtellina területén kitermelt vasércet például egészen a Comói-tóig hajón szállították.

A felső-pfalzi Amberg és Sulzbach környékén zajló vasbányászatot, -olvasztást és -kereskedelmet a 14. század elejétől – de lehet, hogy már korábban is – Nürnbergből irányították. A 15. században már nem kevesebb mint 200 vízi energiával hajtott vaskalapács működött itt. A vasat nagyrészt a közelben fekvő Nürnberg fémipara használta fel, melynek több ágazata is igen fejlett volt akkoriban. A városban 1400-ra 141 különféle mesterség honosodott meg, melyek jelentős része a vas megmunkálásával foglalkozott. Ezek közé az iparosok közé tartoztak a lakatosok, szerszámkészítők, kovácsok, késesek, pengegyártók, gyűszű-, tű-, szög-, mérleg- és órakészítők. Az iparosok által vasból készített termékek bekerültek a távolsági kereskedelem körforgásába: szárazföldi úton a Majnához szállították, majd onnan a folyón a frankfurti vásárokra fuvarozták őket, ahonnan így a Rajna-vidékre, Németalföldre és más területekre is eljutottak.[37] Nürnberg is a felső-rajnai vasnak köszönhette, hogy a 15. században a fegyvergyártás délnémet központjává vált (lásd 260–265. oldal).

Észak- és Nyugat-Európában a legnagyobb mennyiségben messzi vidékekre az észak-spanyolországi vasat szállították, elsősorban Gascogne-ba, Bretagne-ba, Észak-Franciaországba, Németalföldre és Angliába. Az Északnyugat-Spanyolország hegységeiben feltárt vasbányák közel feküdtek a tengerhez. A Bilbao környéki bányák már az ókorban működtek, aztán valószínűleg feledésbe merültek. Amikor a középkorban ismét megkezdődött a kitermelés, hamar világossá vált, hogy a föld méhe sokkal több vasat rejt, mint amennyire a helyi iparnak szüksége van, így hamarosan megindult az érc exportja, mely három évszázadon át virágzott. A 13. század közepére a vasnak Északnyugat-Spanyolország és Németalföld, illetve Anglia között bonyolított áruforgalma igen jelentős volt. A 14. század folyamán – feltehetően a franciaországban dúló háborúnak köszönhetően – az Angliába és Franciaországba szállított vas mennyisége tovább nőtt, a 15. században pedig az ekkorra kimerült bányák helyett a baszk területeken újakat tártak fel.[38] A vasexportáló városok legfontosabbika Bilbao volt, melynek 1494-ben sikerült megszereznie a jogot a kantábriai vas exportjának engedélyezésére. Ugyanekkor Burgos hasonló engedélyezési kiváltságot nyert el a vasnak az országon belüli kereskedelmére.[39]

Észak-Angliában jelentős mennyiségű vasércet termeltek ki és dolgoztak fel (az utóbbit elsősorban Weardale-ben), Durham ennek ellenére még a 15. század végén is nagyban függött a szigetországba hozott spanyol vastól, melyhez Newcastle-ben juthattak hozzá. A középkorban az Angliába érkező import vas nagy része Spanyolországból származott. A 15. század folyamán azonban egyre nagyobb teret hódított a Svédországból érkező kovácsolható vas, az *osmund*.[40] A késő középkorban Európa nyugati-északi perifériáján kizárólag Svédország középső területein folyt jelentősebb vaskitermelés, ám az itteni bányászat sokkal később és lassabban alakult ki, mint Spanyolországban, Itáliában vagy Németországban. A svéd vas exportjára vonatkozólag a legkorábbi adat 1368-ból származik: a legelső fennmaradt lübecki vámjegyzékben megörökítették, hogy összesen 19 ezer *zentner* mennyiségű svéd nyersvas után fizettek vámot abban az évben. A beérkezett vas nagy mennyisége arra enged következtetni, hogy ekkor

már több éve szállították vasat Lübeckbe Svédországból – feltehetően egyre nagyobb tételben. A svéd vaslelőhelyek igazán jelentős volumenű kiaknázása azonban csak a 15. század második felében indult meg. Számos kovácsműhely és vaskohó nyitotta meg kapuit a fontosabb vízi útvonalak mentén, azon belül is elsősorban a bányavidékeket a vasexportot bonyolító Stockholmmal összekötő Mälarsee partján. A svéd vas kivitele ezután ugrásszerű növekedésnek indult a Hanza-kereskedők jóvoltából, akik Lübeck érintésével rengeteg vidékre eljuttatták.[41] A 15. századi Hullba érkező vas fele svéd *osmund* volt. A kora újkorban Svédország lassacskán Európa legfontosabb vaslelőhelyévé nőtte ki magát.

Észak-Angliába más európai bányavidékekről is érkezett vas. 1494–95 folyamán például meglepő módon négy tonna liège-i vasat szállítottak Newcastle-be. Bár a namuri és liège-i vaslelőhelyek kiaknázása már a 14. században megkezdődött, az itt felszínre hozott vasat szinte kizárólag a környéken használták fel. Németalföldön a helyi vas nem bizonyult elegendőnek, így Észak-Spanyolországból érkeztek további szállítmányok.

Mivel a réz lelőhelyei gyakran megegyeztek az ezüstével, a rézbányászatról és a rézkereskedelemről a nemesfémekkel is foglalkozó hetedik fejezetben szólunk majd bővebben (lásd 364–371. oldal). A rezet a legnagyobb mennyiségben az ezüstbányáikról nevezetes területeken hozták a felszínre: többek között a Harz-hegységben (Goslar térségében), a csehországi Kutna Horában és a tiroli Schwazban. Azonban a réz kitermelése az ezüst kimerülése után tovább folyt. Már említettük, hogy a Harz-hegységből a vörösrezet a Meuse és a Rajna középső folyásánál fekvő sárgarézgyártó területekre, továbbá Bruges-be szállították. A Felvidéken kitermelt vörösrézből a délnémet vidékeken készítettek sárgaréz termékeket (lásd 267–269. oldal).

A középkor végén Velence volt a vörösréz-kereskedelem egyik legnagyobb központja. Még a 14. század végén is érkezett a városba Harz-hegységbeli réz Bruges-ből, ám ekkorra már a Besztercebányáról (Neusohl, Fuxine Nove) exportált réz jelentősége nagyban megnőtt. Bár egy-egy velencei és bécsi kereskedő közvetlenül a felvidéki rézbányáktól vásárolta meg az értékes nyersanyagot, a felvidéki rézkereskedelem alapvetően az itteni bányák kitermelését is irányító délnémet vállalkozók kezében összpontosult. A rezet a Garam völgyében eljuttatták a Dunáig, ahonnan hajón Bécsbe vagy a délnémet vidékekre fuvarozták. Innen azonban a rakományt hatalmas tömege miatt igen nehéz lett volna Velence felé az Alpokon át szállítani. A hegyi fuvarozás nehézségeinek elkerülésére a rezet így a körmöci aranyhoz hasonlóan Magyarországon és Horvátországon át Zenggbe, az Adriai-tenger partján fekvő kikötőbe fuvarozták, ahonnan hajón juttatták el Velencébe. A 15. század elején a felvidéki réz mellett a boszniai és horvátországi ezüstbányákból is érkezett réz a velencei piacokra. A felvidéki réz jelentősége azonban csak a század végén kezdett csökkenni, amikor Tirolban és a türingiai Mansfeld környékén új lelőhelyeket fedeztek fel. Velencében a réz a Fondaco dei Tedeschiben került elárverezésre. Akárcsak az ezüstrudakra, a rézrudakra is eladás előtt billoggal különböző jeleket nyomtak, melyek az anyag finomságát voltak hivatottak bizonyítani. Ha a nyersanyag minősége nem volt megfelelő, újabb finomítási eljárásnak kellett alávetni. Velencéből a réz nagy része bekerült a levantei áruforgalomba. A leg-



Noha a 15. századi Angliában már sok birkát a korábban művelhetőnek számító földeken legeltettek, a képen látható pásztor még a régi szokást követve a domboldalra hajtja birkáit. Az angol dombokon legelésző birkák gyapját tartották a legjobbnak egész Európában. Az illusztráció az Órák könyvé*nek egy 15. századi angol kiadásából származik.*

jelentősebb fogyasztó a Mameluk Birodalom volt, mely hosszú időn keresztül nagy mennyiségű európai rezet dolgozott fel pénzverdéiben, melyekben a 13. századtól az ezüstpénzek helyett egyre gyakrabban vertek rézből készült *fulûs*okat. A 14. század végén Barkūk szultán vezíre követeket is küldött Európába, hogy a pénzveréshez szükséges rézmennyiség beszerzéséről gondoskodjanak. A rezet azonban nemcsak pénzérmék készítésére használták, hanem házi és ipari felhasználású edények gyártására is. (Az utóbbiak között említhetjük többek között a rézből készült cukorfőző medencéket.) A 14. század közepétől a Velencei Szenátus ösztönözte és egyben szabályozta is a rézkereskedelmet. 1335-ben rendeletben írták elő, hogy minden Ciprusba (és Bejrútba) tartó gályának kötelező szállítani legalább 37 tonna rezet vagy ónt.[42]

A 14. századig az angliai Cornwall már-már monopolhelyzetet élvezett az ón nagy mennyiségben való előállításában. Az itt gyártott ónt Itáliába, Provence-ba, Dél-Franciaországba, Bruges-be, Kolnbe, illetve Kölnön át a frankfurti vásárokra egyaránt szállították. A 14. és 15. század folyamán azonban Csehországban, Szászországban és Morvaországban is ónlelőhelyekre bukkantak, melyeknek hamarosan meg is indult a kiaknázása.[43] A közép-európai ón így szépen lassan átvette az angol ón szerepét a frankfurti piacokon, annak ellenére, hogy az előbbi szállítási költségei magasabbak voltak, hiszen Közép-Európából szárazföldi útvonalon fuvarozták, míg Angliából többnyire vízen.[44]

Gyapjú

Az építő- és tüzelőanyagok, illetve a fémek mellett a legfontosabb nyersanyag, amellyel Európában nagy mennyiségben kereskedtek, az a textilipar, azon belül is a gyapjúfeldolgozó ipar nyersanyaga, a gyapjú volt. Az Európa számos vidékén előállított olcsó gyapjú többnyire a helyi nyersanyagok felhasználásával készült. Ez alól kivételt képezett azonban a 14–15. századi Lombardia és Toscana jelentős gyapjúipara, melyet nem tudtak teljes egészében ellátni az Alpok és az Appenninek hegyoldalain legeltetett birkanyájak (a textiliparra vonatkozóan lásd 232–248. oldal, illetve 231. oldal térképe). A nyersanyag mennyiségének növelése érdekében a 14. század végén és a 15. század elején Apuliától északra is megkezdődött a birkatenyésztés, ám az ipar ellátására még ekkor is jelentős

mennyiségű külföldi gyapjút importáltak. Az észak-itáliai – olcsó textíliák előállítására szakosodott – gyapjúipar így hamarosan nagyban függött a Genovába, Velencébe és Porto Pisanóba érkező kelet-ibériai gyapjútól, mely többek között Tortosa és Peniscola kikötőjéből érkezett Itáliába. 1400 körül egy ideig Peniscola volt a legfontosabb a gyapjúexporttal foglalkozó földközi-tengeri kikötők között. Itáliának a spanyol nyersanyagtól való függése az 1460–61 folyamán Aragónia és Katalónia területén lezajlott „katalán forradalom" során vált nyilvánvalóvá. Ezekben az években a kialakuló polgárháború nem csupán a barcelonai textilipart tette tönkre, hanem elvágta a gyapjúkereskedelmi útvonalakat is, aminek következtében Lombardiába egyre kevesebb spanyol gyapjú érkezett. Az aragón és katalán gyapjú látta el Barcelona textiliparát is, kiegészítve – akárcsak Észak-Itáliában – Valencia, Murcia, a Baleár-szigetek, Szardínia és Szicília, továbbá az észak-afrikai kikötőkből (Rabattól Algiers-ig) érkezett helyi transzhumáló nyájak gyapjával. Lombardiába Genován keresztül a helyi ipart is ellátó Provence-ból és a Rhône völgyéből, továbbá Velencén át „Romániából", az egykori Bizánci Birodalom területéről is érkezett gyapjú. A legfinomabb németalföldi textíliák előállításához azonban kizárólag az angol gyapjú volt megfelelő, illetve később a kasztíliai, mely fokozatosan szorította ki angol vetélytársát a németalföldi piacokról (lásd 329. oldal térképe).



A következő oldalon látható kerek akoltól eltérően a Luttrell-féle zsoltároskönyvből származó fenti képen ábrázolt kis méretű, négyzet alakú karámot a birkák nyírásakor, billogozásakor, árusításakor és levágásakor használták. Angliában és Észak-Európában a birkanyírásra júniusban került sor, a jószágok eladására és levágására pedig húsvétkor és ősszel.

Az angol gyapjú

Az angol gyapjú Flandriába irányuló exportjáról legkorábbról 1113-ból maradt fenn egyértelmű bizonyíték, melyben azonban utalás történik arra, hogy ezen árucsere bonyolítása akkor már jó ideje bevett gyakorlatnak számított.[45] Az export kezdeti időpontjának megállapítása sajnos nem lehetséges, ám néhány történész úgy véli, hogy feltehetőleg már a 10. század végétől indultak angol gyapjúszállítmányok Németalföldre, és a kereskedelem volumene ettől fogva rohamosan nőtt. A londoni flamand Hanza-képviselet 13. század elején készült határozatai alapján megállapíthatjuk, hogy ekkor már nem csak bruges-i, hanem ypres-i, dixmundei, aardenburgi, lille-i, oostburgi, damme-i, furnes-i, tournai és más flamand városokból érkező kereskedők is aktívan kivették a részüket az angol gyapjú kereskedelméből. A 12. században és a 13. század első felében ezek a flamand kereskedők azzal a céllal érkeztek Angliába, hogy nagy mennyiségű gyapjút vásároljanak. A 13. században azonban megjelentek az itáliai kereskedők, akik sokkal alacsonyabb kamatra tudtak pénzt kölcsönözni, így kedvezőbb ajánlatokat tudtak tenni az angol gyapjúgyártóknak, például előre kifizették a megvásárolt termék egész vételárát. Az itáliai vállalkozók így rövid időn belül kiszorították flamand vetélytársaikat az angol piacokról.[46] A 14. század elején az itáliai kereskedők az angol gyapjú nagy részét Dél-Németalföldre fuvarozták, ám ekkortájt megindult a gyapjú Itáliába szállítása is – egyre nagyobb mennyiségben. A 14. század első felében az angol gyapjú Bruges-be és Itáliába való exportja majdnem teljes egészében a nagy itáliai vállalkozások (elsősorban a Bardi és a Peruzzi) kezében összpontosult. 1305-ben egy év alatt összesen 45 ezer zsák gyapjú hagyta el Angliát. A zsákok hatalmasak voltak: elszállításukhoz egy egész kocsira volt szükség. A gyapjút így gyakran félzsákonként fuvarozták, így egy-egy adagot még éppen elbírtak a málhás állatok. Egy egész zsákba a jószágok súlyától függően körülbelül 180–250 birka gyapja fért bele. Az 1305-ben exportált



A 16. századra Anglia helyett Kasztília látta el nyersanyaggal a németalföldi textilipart. A kasztíliai transzhumáló nyájak jelentős része több száz kilométert tett meg a központi fennsíkon. Más nyájak csak kisebb területet jártak be, akárcsak a képen látható nyáj, mely az andalúziai Ecija közelében felállított karámban legel. A karámot télen mindig máshol állították fel, hogy a jószágok ürüléke egyenletesen trágyázza a talajt.



A térképen azok a vidékek láthatók, ahol a legjobb minőségű gyapjút előállították, továbbá azok a kikötők, ahonnan a gyapjút elszállították. Southamptonból elsősorban Itáliába, a többi kikötőből pedig többnyire Németalföldre szállították a nyersanyagot. Pickering és Pontefract voltak a Lancaster earljének hatalmas yorkshire-i birtokain tenyésztett birkák gyapjának begyűjtőhelyei. Hereford earlje birkáinak gyapját Clunben gyűjtötték össze. Meaux – Tinternhez és Abbey Dore-hoz hasonlóan – ciszterci tulajdonban volt. A ciszterci rend Yorkshire területén számos birkával rendelkezett.

45 ezer zsák megtöltéséhez tehát 8–11 millió birkát kellett megnyírni. Ez a szám természetesen kirívóan magasnak számított, ám 30 ezer zsák kivitele teljesen átlagos éves mennyiségnek számított egészen az 1360-as évekig.

Az 1340-es években számos firenzei gyapjúkereskedő ment csődbe, így az angol üzletemberek újra lehetőséget kaptak, hogy kivegyék a részüket az angol gyapjú Németalföldre irányuló exportjának bonyolításából. Ugyanebben az időben az angol király egyre nagyobb vámokat vetett ki a kivitt angol gyapjúra, ugyanis az ekkor folyó háborúskodáshoz rengeteg pénzre volt szüksége. Mivel a gyapjú vámja nem függött a nyersanyag minőségétől, hanem zsákonként volt meghatározva, a vám összegének emelkedése sokkal jobban sújtotta a kevésbé finom gyapjúkkal kereskedőket, mint a walesi határvidék vagy Cotswolds területéről származó elsőrangú gyapjút forgalmazó üzletembereket. Ennek következtében a németalföldi városok textilipara elsősorban a legkiválóbb minőségű angol gyapjúra támaszkodott; ebből készültek a legfinomabb gyapjúszövetek. Ha a vámok megnövekedésére gondolunk, nem meglepő, hogy a 14. század második felében a kivitelre kerülő angol gyapjú mennyisége egyre csökkent. Emellett a felemelt vámok – minden előzetes szándék nélkül – védelmet biztosítottak az angol textilipar számára, mely így újra fejlődésnek indult.[47]

Az elsőrangú gyapjú termelésében két terület játszott kiemelkedően fontos szerepet: egyrészt a walesi határvidék, ahonnan Nyugat-Európa legfinomabb gyapja származott, másrészt pedig az a hegyhát, amely Cotswoldstól északkeleti irányban húzódik Northamptonshire-en, Leicestershire-en át egészen a Humber túloldalán fekvő yorkshire-i lankákig. Míg a walesi határvidéken és a yorkshire-i területeken hatalmas nyájakat tartottak, Cotswolds, Northamptonshire és Leicestershire vidékén elsősorban kisebb méretű nyájak legeltek. A szerzetesrendek is számos jószággal büszkélkedtek; a birkatenyésztésből származó jövedelemnek köszönhették, hogy megépíthették csodálatos kolostoraikat, melyeknek romjai máig csodálattal töltik el a látogatókat. A Bardi-cégnek dolgozó Pegolotti leírta, hogy véleménye szerint mely területek voltak Európa legfontosabb gyapjútermelő vidékei az 1410-es években. Pegolotti szerint a legjobb minőségű gyapjú a walesi határvidékről származott. Ezen belül is elsősorban a tinterni és Abbey Dore-i ciszterita apátságok birkáit említette, melyek a Black Mountains hegyoldalain legeltek. Pegolotti megállapításait sok más forrás is megerősíti.[48] Pegolotti megjegyzései azonban nem



térnek ki a mennyiségekre, pedig az Anglia más vidékein nagy mennyiségben gyártott kevésbé finom gyapjúból is igen sokat értékesítettek külföldön.

A legnagyobb angol gyapjúszállítmányok Londonból, Hullból, Bostonból és Southamptonból indultak útnak a külföldi piacok felé. A 15. században London egyre jobban törekedett a csökkenő mennyiségű gyapjúexport bonyolításának kézben tartására. Eddigre az uralkodó szigorú szabályokat vezetett be a kivitelre vonatkozóan. Amikor a százéves háború kezdeti szakaszában, 1346-ban III. Edward elfoglalta Calais városát, kötelezővé tette a Németalföldre tartó gyapjúszállító hajók számára, hogy áthaladjanak a városon. Calais így Bruges egyik előkikötőjévé nőtte ki magát, igaz, a La Manche csatorna felől érkező többi termék továbbra is Sluys vagy Damme érintésével jutott el Németalföldre. A háborúskodás következtében az egykor virágzó Calais nagyrészt elpusztult. Ma is látható azonban a 13. századi világítótorony, amely még azelőtt épült, hogy az angolok elfoglalták volna a várost. Karbantartására később az angolok is nagy hangsúlyt fektettek, hisz ez jelezte az utat a szárazföld felé. Calais gyapjúkereskedelemben betöltött jelentős szerepe egy ideig Peniscoláéval vetekedett. A calais-i kereskedelem irányítását végül néhány angol kereskedő kaparintotta meg, akik között több „londoni fűszeres" is volt. Ezután csak a közvetlenül Itáliába szállító itáliai, illetve a balti térségbe szállító Hanza-kereskedőknek engedélyezték, hogy elkerüljék Calais városát.

A jobb oldali, kinagyított térképrészleten láthatók az észak-itáliai gyapjúfeldolgozó városok (1400 körül), illetve azok a kikötők, ahol a külföldről érkező nyers gyapjút partra tették. A bal oldali térképen pöttyözéssel jelöltük a legjelentősebb gyapjútermelő vidékeket, illetve láthatók azok a kikötők is, ahonnan a nyersanyag útnak indult Itália felé. A Földközi-tenger nyugati felén a gyapjúkereskedelmet egyértelműen a lombard és toszkán vállalkozók tartották a kezükben. A Peniscolából induló tengeri útvonalat vastaggal szedtük, hogy hangsúlyozzuk a katalán és aragóniai gyapjú jelentőségét.

A spanyol gyapjú

Az angol területeken termelt gyapjú minőségével csupán a Kasztília és León dombjain és fennsíkjain legeltetett birkák gyapja vehette fel a versenyt. A spanyol nyájak jelentős része transzhumáló volt. A minden részletében szabályozott kasztíliai transzhumáló állattartás alapelveit Toledo 1085-ben történt visszafoglalása után másfél évszázaddal fektették le. Minden ősszel összegyűjtötték a nyájakat a hegyvidékeken, és hosszú (akár 800 kilométeres), széles, egymást is keresztező útvonalakon *(cañada)* a síkságokra terelték őket. Itt azután a tél folyamán a már korábban learatott, megművelt szántóföldön legeltek, és közben ürülékükkel növelték a talaj termőképességét. A termények tavaszi elvetése előtt a nyájakat visszahajtották a hegyvidékekre, ahová általában május végén érkeztek meg. Az észak felé tartó út során a birkákat megnyírták. A transzhumáló nyájak tulajdonosainak az egész országban tevékenykedő társasága 1273-ban X. Alfonztól kapta meg a királyi kiváltságlevelet.

A társaság ezután La Mesta Real néven vált ismertté.[49] Casa de Ganaderos néven Aragóniában is működött egy hasonló szervezet. Aragóniában – akárcsak Katalóniában és Valenciában – szintén igen elterjedt volt a transzhumáló állattartás. 1477-ben a Mesta tulajdonát képező körülbelül hárommillió birkát két ízben is áthajtották Kasztílián. Akadtak természetesen szép számmal olyan jószágok is, amelyeket nem a Mesta tagjai birtokoltak. Egyes szerzők feltételezése szerint ezek száma már ekkor meghaladta a Mesta tulajdonában levő állatok számát. Az biztos, hogy egy-két évszázaddal később már bizonyíthatóan kevesebb volt a Mesta-birkák mennyisége.

A 14. századig a Spanyolországban nagy mennyiségben termelt gyapjút nem tartották alkalmasnak finom gyapjúszövetek készítésére, így csak olcsó kelméket gyártottak belőle Kasztíliában, Katalóniában és Itáliában. Az 1336 és 1387 között regnáló IV. Péter azonban úgy döntött, vásárol jó néhány „merinóinak" nevezett jószágot Észak-Afrikából, a Marokkó és az Atlasz-hegység területén uralkodó Maronita-dinasztiától. Több tízezer spanyol birkatenyésztő vett részt a merinói és a spanyol jószágok keresztezésében.[50] A következő száz év során a spanyol gyapjú minősége egyre javult, és végül az angol gyapjú vetélytársává vált a németalföldi piacokon. A vastag gyapjúszövetek készítésére használt spanyol merinói gyapjú az angol gyapjúhoz hasonlóan rövid és göndör szálú, így alkalmas a kallózásra és jól nemezelődik.

A Kasztílián belüli gyapjúkereskedelmet fokozatosan a burgosi kereskedők ragadták magukhoz, akik Kasztília egész területén vásároltak és értékesítettek gyapjút. A legdélebbi város, ahol megfordultak, Córdoba volt. Amikor a 15. században a finom merinói gyapjú iránt megélénkült a külföldi kereslet, a burgosi kereskedők hazai pozíciója elég stabil volt ahhoz, hogy az export irányítását is megszerezzék, emellett Burgos közel feküdt azokhoz a hágókhoz, amelyek a Kantábriai-hegységen át a Vizcayai-öböl kikötővárosaihoz, Bilbaóhoz, Laredóhoz és Santanderhez vezettek. Bár a burgosi kereskedők már a 13. században megalapították vallási testvériségüket, hivatalos kiváltságlevelet csak 1494-ben kaptak. Ezután a „Burgosi Consulado" nevet használták. A kiváltságlevél kimondta, hogy kizárólag a Consuladónak van joga engedélyezni a Flandriába, Angliába, Bretagne-ba és a Loire torkolatához induló gyapjúszállítmányokat.[51]

Az észak-spanyolországi kereskedőket már a finom gyapjú exportjának megindulása előtt is jól ismerték Németalföldön, hiszen jelentős mennyiségű vasat és gascogne-i bort szállítottak ide. A spanyol kereskedők elsőként 1280-ban kaptak kiváltságokat Bruges városától, és kiváltságaik 1348-ra megegyeztek a Hanza-kereskedőkével. 1350-ben egy angol flotta megtámadott negyven spanyol hajót, melyek épp hazafelé tartottak Flandriából. Az 1369 körül kiadott *Livre des Mestiers* felsorolta, mely területekről érkezett gyapjú Bruges-be, ám érdekes módon említést sem tett a spanyol gyapjúról. Flandria és Brabant textilipara csupán a 15. század első éveiben kezdte meg a spanyol gyapjú feldolgozását. A spanyol gyapjú németalföldi felhasználására vonatkozó első biztos adatunk 1407-ből, Brabantból származik. Ettől kezdve azonban nagyon gyorsan elterjedt a spanyol gyapjú. A 15. század második negyedében a Lys (Leie) völgyének „új" textilgyártói szinte kizárólag spanyol gyapjúval dolgoztak, míg a hagyományos gyapjúipari városokban működő „régi" textilkészítők körében

még sokáig népszerű maradt az angol gyapjú. Az 1430-as évek végén íródott *Libelle of Englyshe Polyce* a kasztíliai gyapjú jelentős dél-németalföldi felhasználására hivatkozva „Flandria" és „Spanyolország" szoros kapcsolatát hangsúlyozta. Nem meglepő tehát, hogy Bruges-ben a spanyoloké volt a legnépesebb külföldi közösség. A Bilbaóból, Laredóból és Santanderből induló bor- és vaskereskedelemmel foglalkozó észak-spanyolországi (sokszor baszk származású) kereskedők a Bruges-ben töltött hónapok során fogadókban szálltak meg. Ezzel szemben a városban később megjelent burgosi gyapjúkereskedők legalább hat házat szereztek meg, melyek állandó bruges-i lakhelyükként szolgáltak. Mivel a különböző árucikkekkel kereskedő spanyol üzletemberek érdekei eltértek egymástól, 1455-ben két különálló konzulátust hoztak létre. 1494-től a gyapjúkereskedők *consuladó*ja a burgosi *consuladó*nak alárendelve működött tovább.[52]

Amint a kasztíliai gyapjú minősége az angollal versenyre kelhetett, Spanyolország és Németalföld pénzügyi politikájának köszönhetően a kasztíliai gyapjú hamarosan teljesen kiszorította az angolt a németalföldi piacokról. Míg az egymást követő angol királyok a háborúskodáshoz szükséges pénz előteremtése érdekében egyre magasabb vámokat vetettek ki a gyapjúexportra, a kasztíliai uralkodók – elsősorban 1429 és 1470 között – a pénz devalválásával igyekeztek jövedelmeiket növelni. A devalváció miatt egyre olcsóbbá vált az árucikkek exportja, így a kasztíliai kereskedők anyagilag egyre kedvezőbb helyzetbe kerültek az angolokhoz képest. A 16. század elején annyi kasztíliai gyapjú érkezett Németalföldre, mint amennyi angol gyapjút importáltak kétszáz évvel korábban.

A kasztíliai gyapjút Córdoba érintésével Itáliába is exportálták. A 15. század végén számos burgosi kereskedő képviseltette magát Córdobában. A feljegyzésekben név szerint is megemlített harminc Córdobában tevékenykedő burgosi kereskedő a Guadalquivir partján közösen építtetett egy gyapjúraktárt. A gyapjút itt hajóra rakták, majd a folyón Sevillába szállították, ahonnan tengerjáró hajókon utazott tovább Itáliába. A textilgyártáshoz szükséges nyersanyagok közül a gyapjú kereskedelme volt a legnagyobb volumenű, ám a gyapot és a nyers selyem forgalma is jelentős volt.

Gyapot, len és kender

A gyapot Indiában őshonos növény, és a Földközi-tenger térségébe az arab hódítók közvetítésével jutott el. A 14. század elején az Örmény Királyságból Bruges-be érkező gyapotnak valójában csupán nagyon kis részét termesztették örmény területeken. A gyapot jelentős hányada a muzulmán Közel-Keletről származott, és a kor politikai viszonyai miatt volt szükség a keresztény Örmény Királyság közvetítő szerepére. A legfontosabb gyapottermesztő vidék Szíria volt. A szíriai gyapot mellett jelentős mennyiségű iraki gyapotot is szállítottak Örményországba. Bár Egyiptomban már évszázadok óta termesztettek gyapotot, csak a 15. században vált igazán jelentőssé ez a tevékenység. Amikor egy pisai kereskedő 1279 januárjában letisztázta a földközi-tengeri kereskedelemre vonatkozó jegyzeteit, a „hermeniai Laiasso" [Lajazzo] és az „*oltramare*", vagyis Szíria–Palesztina gyapotjáról tett említést. Nemcsak Örményországból, hanem az ekkor még keresztény kézben levő Akkóból is szállították Pisába, sőt innen tovább a mai Algéria területén található Bugia (Bejaïa vagy Bougie) városába. A tisztázott példányban szó esik szicíliai gyapotról is.

A gyapottermesztés az arab hódoltság korában terjedt el Szicíliában, sok más növénnyel együtt, melyekhez öntözés szükségeltetett. Az öntözés módszerét az arabok Pandzsáb területén sajátították el. Szicíliában a gyapotot nyári növényként ültették, melyet a téli időszakban őszi búzával vagy árpával váltottak fel. Előfordult, hogy a gyapotot már fonallá szőve exportálták a származási helyről. 1272 elején egy korzikai (bonifacioi) kalóz elfoglalt egy Siracusából Genovába tartó szicíliai hajót, melynek fedélzetén 30 *ruotoli di bombice filaté*t, vagyis 30 tekercs fonallá szőtt gyapotot, továbbá cukrot, sajtot és viaszt szállítottak.

Ahogy a selyem és a cukor esetében láthattuk, az európaiak a gyapot termesztését is fokozatosan terjesztették el az irányításuk alá eső vidékeken. A velenceiek Cipruson és Krétán kezdtek gyapotot termeszteni, így egészítve ki az Egyiptomból, Szíriából és Kis-Ázsiából érkező szállítmányokat. Szicília után Kalábriában, Apuliában és Máltán is elterjedt a gyapottermesztés. A lombard és katalán pamutszövet- és pamutbársony-, illetve a délnémet és svájci pamutbársony-készítők egyre növekvő gyapot iránti igényét így a fenti területeken termesztett gyapotnak köszonhetően még akkor is ki tudták elégíteni, amikor a keleti gyapottermesztő vidékek a 15. század folyamán török fennhatóság alá kerültek.

Az egyes területeken termelt gyapot minősége igen eltérő volt. Amikor 1412-ben Luxemburgi Zsigmond magyar és frissen megválasztott német-római király Velence ellen blokádot vezetett be azután, hogy a velenceiek elfoglalták tőle Friulit és Dalmácia egyes vidékeit, arra számított, hogy a délnémet kereskedők valamilyen úton-módon minden szükséges termékkel el fogják tudni látni országait. Szerencsétlenségére a genovaiak képtelenek voltak teljes mértékben pótolni a blokád miatt megszűnt velencei kereskedelmi kapcsolatokat. A délnémet és svájci pamutbársonygyártók számára például nem tudtak elegendő mennyiségű és megfelelő minőségű gyapotot szállítani Ulmba és Zürichbe. A genovaiak által Chios-on megvásárolt és Luxemburgi Zsigmond országaiba exportált török gyapot minősége sokkal gyengébb volt, mint a velenceiek által Cipruson és Krétán termesztett, illetve az általuk Bejrútban és Alexandriában vásárolt szíriai és egyiptomi gyapot. Ez utóbbiakhoz azonban a genovaiak nem tudtak hozzájutni.

Míg a gyapotot és a selymet megérte akár nagy távolságokra is szállítani, a len és a kender sem távolsági, sem helyi kereskedelmének költségei nem térültek volna meg. A vászon-, a pamutbársony- és a kötélgyártás így elsősorban azokon a területeken összpontosult, ahol a len és a kender termett, így nem a nyersanyagokkal, hanem a késztermékekkel kereskedtek.

Festékek és timsó

A textilipar nemcsak a kelmék, hanem számos más anyag kereskedelmének fejlődését is ösztönözte. A luxuscikknek számító textíliák esetében a legköltségesebb eljárásnak a festés számított. Az adott kelme értéke nagyban függött a szín árnyalatától és intenzitásától. Az egyes színeknek a királyi és nemesi fogyasztók körében megfigyelhető népszerűsége részben a kialakult hagyományoktól, részben pedig a divat változásától függött. Míg némelyik szín kikeveréséhez olyan festékekre volt szükség, amelyek a keleti fűszer- és gyógynövényekkel együtt érkeztek Európába, más színeket könnyen elő lehetett állítani az Európában is gyártott festékek segítségével.

A legszélesebb körben használt festékanyag az indigó volt. Egyrészt a jellegzetes élénk kék szín elérésére használták, másrészt gyakran alkalmazták egy-egy textílián, mielőtt valamilyen más festékkel kezelték volna. Az itáliai textilgyártók Lombardiából származó indigót használtak, a németalföldiek pedig flandriait és brabantit (ez utóbbiakat Lille és St. Trond környékén állították elő). A rendelkezésre álló készleteket picardiai indigóval egészítették ki. A németalföldi textilgyártók azonban hamarosan egyre kevesebb hazai indigót kezdtek használni; helyette Toulouse környékéről importálták a festéket egyre nagyobb mennyiségben. A flandriai és brabanti indigógyártás ennek következtében lassacskán teljesen megszűnt. A spanyol kereskedők számára a toulouse-i indigót – a vas- és gyapjúszállítmányokkal együtt – Burgos-ból és Avilából Bruges-be fuvarozták. Amikor az angol textilipar fejlődésnek indult, a spanyol kereskedők Bordeaux-ból és a baszk kikötőkből már nem csupán Bruges-be, hanem Londonba és Bristolba is szállították az indigót. Számos bristoli kereskedő is foglalkozott a festék beszerzésével. A Spanyolországból Bristolba szállított indigó értéke meghaladta a vas és az olívaolaj együttes értékét, viszont mindkettőnél jóval kisebb kiterjedésű volt. A spanyol kereskedők mellett a genovaiak is szállítottak indigót az angliai Southamptonba, melyet elsősorban Lombardiában szereztek be. Lombard indigó időnként velencei gályák fedélzetén is érkezett a szigetországba. 1459 februárjában egy velencei kereskedő 300 málhásállat rakományának megfelelő mennyiségű indigót vásárolt a Paviától tizenkét kilométerre fekvő Bastida dei Dossiból. A szállítást azonban nem szárazföldi, hanem vízi úton bonyolították, hiszen Bastida dei Dossi a Pó déli partján fekszik. Az adásvételi szerződésben kimondták, hogy a milánói kiviteli vámot és a csomagolás költségeit a vásárló állja, a szállító pedig kifizeti az út során felmerülő útdíjakat és eljuttatja az árut Velencébe, ahol már a vevő téríti meg a velencei behozatali vámot. A szállító ötven dukátot adott a vásárlónak teljesítési zálogként, melyet az az áru megérkezte után egy hónapon belül köteles volt visszaszolgáltatni, az útdíjak összegével együtt. A sárga színt adó sáfrány és a szöveteket vörösre festő buzérgyökér Európában is megtermett. Az eredetileg perzsa származású festőbuzért a késő középkorban nagy mennyiségben termesztették Franciaországban és Németalföldön.

A legdrágább festőanyag a skarlát árnyalatokhoz használt bíbor-, illetve karmazsinfesték volt. A 15. század közepén Flandriában a bíborfesték huszonkilencszer annyiba került, mint a leggyakrabban használt vörös festék, a buzérfesték. A bíborfestéket a Földközi-tenger vidékének örökzöld tölgyfáin tenyésző kétfajta pajzstetűből nyerték ki. A nőstény tetveket májusban és júniusban gyűjtötték be, mielőtt lerakhatták volna petéiket, majd megölték és kiszárították őket a napon. A megszáradt tetvek kis férgekre hasonlítottak, innen kapták nevüket is (a latin *vermiculus* szó kis férget jelent).

Nem csupán a bíborfesték és az indigó, hanem minden festékanyag igen drága árucikknek számított, így alkalmazásuk viszonylag korlátozott volt. Kevéssé meglepő, hogy a középkori kereskedők jegyzetfüzeteiben a festékek – a gyógyszerészek által használt anyagokhoz hasonlóan – a fűszerek között szerepelnek. Az Ázsiából importált „fűszerek" között találhatjuk a jávai és a világon a legjobb minőségűnek tartott ceyloni „brazíliai vörösfát", melyet

vöröses-barnás festékként alkalmaztak. Vörösfát meglepően nagy mennyiségben importáltak Európába: az 1100 és 1450 közötti időszakból fennmaradt és laboratóriumi vizsgálatoknak alávetett vörös kelmék 80 százalékánál kimutatható, hogy részben vagy egészben vörösfával lettek befestve. A 15. század közepén azonban váratlanul megszűnt az európai alkalmazása, feltehetőleg azért, mert a török hódítás következtében az európai kereskedők már nem juthattak hozzá. Elképzelhetjük a portugálok örömét, amikor a vörösfához igen hasonló fára bukkantak az általuk Brazíliának elnevezett területen. A festékanyagok, „fűszerek" és „porok" kiterjedt használata az alkalmazott kémia középkori megjelenésének tekinthető. A festékanyagok, a gyógyszerek és az alkáliák igen fontos szerepet játszottak a vegyipar későbbi fejlődésében is.

Szinte mindegyik festékanyag fixálásához timsóra volt szükség. Mivel a nyers gyapjúban található zsír és olaj eltávolítására szintén timsót használtak, e termék iránt jelentős volt a kereslet minden textilipari vidéken. A kis-ázsiai timsó importja különösen fontos volt a genovaiak számára. A hatalmas kereskedelmi vállalat, a Chios-on működő *mahona*, a 15. században tulajdonképpen szinte kizárólagos joggal bírt a timsó-kereskedelemre vonatkozólag. Száz évvel korábban, amikor a *mahona* még nem tett szert ekkora jelentőségre, a Bardi-vállalat ciprusi vezetőjeként tevékenykedő Pegolotti listát készített azokról a kis-ázsiai területekről, ahol a timsót felszínre hozták. A listán feltüntette az egyes vidékeken termelt timsó minőségét is. Pegolotti az árut Kis-Azsia partvidékéről feltehetőleg Famagustába szállíttatta, ahonnan Firenzébe továbbították. Bár a genovaiak tevékenysége már ekkor is kiemelkedő volt, a timsókereskedelmet részben még a toszkán vállalkozók tartották kézben. A timsót Chios-ról Bruges-be, Toscanába és Lombardiába fuvarozó *mahona* „egyeduralma" 1462-ben ért véget, amikor timsólelőhelyre bukkantak Itáliában, a Pápai Állam területén, a Rómától északra fekvő Monti della Tolfa vidékén. II. Pius és utódai újra és újra bérbe adták a timsóbányák megművelésének jogát, melyet sok éven át a Medici-vállalatcsoport egyik „cége" birtokolt. Ez alatt az idő alatt a tolfai timsóbányák ugyanolyan jelentős volumenű üzleti vállalkozássá nőtték ki magukat, mint a salins-i Grande Saunerie. A kitermelt timsót Civita Vecchiából exportálták. Bár később a tolfai bányák bérleti jogát genovai vállalatok kaparintották meg, Genovának a timsó-kereskedelemben betöltött egyeduralkodó szerepe egy időre megtört.

Szőrme

A gazdagok számára készült ruhákhoz nemcsak textíliákra volt szükség, hanem szőrmékre is, melyek nem a mesés keletről, hanem elsősorban az északi területekről származtak. A Nyugat-Európában a ruhadarabok díszítésére, illetve béléskészítéshez használt szőrme többnyire Észak- és Kelet-Oroszország erdeiből származott. Az olcsóbb szőrmék (például a mókusprém) Novgorod és a balti térség felől, a drágább szőrmék (többek között a hermelin- és cobolyprém) Tana és a Fekete-tenger felől érkezett Európa nyugati vidékeire. A késő középkori európai szőrmekereskedelem – a Hanza-kereskedők által nagy tömegben szállított olcsó, illetve az itáliaiak által forgalmazott olcsóbb és drágább szőrmék esetében egyaránt – Bruges-ben, illetve a 15. századtól Antwerpen és Bergen-op-Zoom vásárain összpontosult.

Az állatokat elejtő prémvadászok adó és illeték fejében kénytelenek voltak a lenyúzott prém nagy részét átadni uruknak, vagyis a bojároknak. A bojárok a prémeket helyi kereskedőknek adták el, akik továbbszállították az árut Novgorodba, az észak-oroszországi Pszkovba, az Azovi-tenger partján fekvő Tanába, illetve a krími térségben található Kaffába és Szoldajába (Szudak). A szőrméket északon német kereskedők – elsősorban lübeckiek –, délen pedig velencei és genovai üzletemberek vásárolták meg. Amikor 1438-ban Pedro Tafur feljegyezte, milyen árucikkek voltak kaphatók Kaffában, a következőket írta: „és mindenek felett a környező országokból mindenféle szőrme érkezik, melyhez igen olcsón lehet hozzájutni”.[53]

Északon a szőrmék bejárták a teljes Hanza-útvonalhálózatot. Novgorodban a Hanza-kereskedők legnagyobb mennyiségben szőrméket vásároltak, és ugyanekkor nagy tételben értékesítettek németalföldi textíliákat. Bruges-ben éppen ennek az ellenkezője történt: megvették a textíliákat és eladták a szőrméket.

Erre az északi szőrmekereskedelemre vonatkozóan rendelkezésünkre áll néhány elszórt adat. 1311-ben a Novgorodot a Balti-tengerrel összekötő útvonalak egyike mellett fekvő szőrmekereskedő városban, Pszkovban kis híján 50 ezer prémet koboztak el a német kereskedőktől. 1336–37 telén a Hanza novgorodi „kirendeltségén” *(kontor)*, vagyis a Peterhofban összesen 160 szőrmekereskedő tevékenykedett. Az 1338 és 1359 közötti időszakra vonatkozóan fennmaradtak a lübecki Wittenborg-társaság elszámolásai. A vállalkozást egy földbirtokkal is rendelkező városi patrícius, Hermann Wittenborg alapította, halála után pedig fia, az 1360-ban polgármesternek is megválasztott Johann vitte tovább a vállalat ügyeit. Előkelő helyzete ellenére Johannt 1363-ban a lübecki piactéren végezték ki, miután az általa irányított flotta vereséget szenvedett IV. Valdemar dán királytól. A Wittenborg-vállalat livóniai és novgorodi szőrmevásárlásainak volumene évről évre változott, ám annyit megállapíthatunk, hogy évente átlagosan 22 ezer prémet vettek meg. A Wittenborgok számára a szőrmekereskedelem csupán egyike volt az Angliától és Flandriától Scanián át Poroszországig, Livóniáig és Novgorodig húzódó üzleti tevékenységeiknek, melyek között ingatlan- és kezességi ügyek egyaránt szerepeltek. 1358-ban összesen 1300 lübecki márka értékben vásároltak szőrméket. Viszonyításképpen megjegyezzük, hogy ugyanekkor kétszer ennyi pénzért vásároltak textíliákat nyugaton, illetve feleennyit költöttek keleten viasz beszerzésére.[54]

A feldolgozatlan prémeket hordókban szállították. A szállítmányok olykor hatalmasak voltak. Egy Revalból Lübeckbe tartó hajó fedélzetén 1368-ban 17 hordónyi, tehát összesen körülbelül 75–100 ezer darab szőrmét szállítottak. 1403-ban angol kalózok 142 268 novgorodi és pszkovi szőrmét zsákmányoltak, miután kifosztottak két Rigából Flandriába tartó hajót. 1441-ben Novgorod városa 200–280 ezer prémet kobozott el a településen tevékenykedő Hanza-kereskedőktől. A fenti adatok alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a 14. században és a 15. század elején a szőrmék kereskedelme hatalmas volumenű volt – akár 500 ezer prém is gazdát cserélt évente. Az értékesített szőrme többsége mókusszőr volt. A 15. században azonban az északi szőrmekereskedelem hanyatlásnak indult, feltehetően annak köszönhetően, hogy a gyakori vadászatok miatt a mókusok száma nagyban csökkent.[55]



A 14. század második felében rendelte meg a fenti fafaragást egy csoport – Novgorodban is üzleteket bonyolító – Hanza-kereskedő a stralsundi Nikolai-templomban található padsoruk díszítésére. A faragás különleges viseletű oroszokat ábrázol (az nem derül ki, hogy prémvadászok, bojárok vagy kereskedők), akik Novgorodba hozzák eladni a szőrméket.

Észak-Oroszország erdőségei nyugaton Skandinávia és a balti államok területén és a Német Lovagrend porosz földjein folytatódtak. A Hanza-kereskedők így Svédországban és a poroszországi Königsbergben hozzájuthattak a környéken elejtett állatok szőrméjéhez. A Hanza-kereskedőkhöz hasonlóan a Német Lovagrend is bekapcsolódott a szőrmekereskedelembe. 1390 és 1405 között a rend königsbergi *Grossschäffere*i körülbelül 538 flamand font értékben szállítottak prémeket Flandriába. Mindazonáltal nem a szőrme volt a legfontosabb exportcikk Königsbergben. Ugyanebben az időben a rend 675 fontnyi borostyánt és 910 fontnyi viaszt szállított Flandriába, illetve 1842 fontnyi textíliát vásárolt Flandriában évente.

A velencei szőrmekereskedők első ízben a negyedik keresztes hadjárat és Bizánc elfoglalása után, 1204-ben jelentek meg Dél-Oroszországban, a krími Szoldajában. 1261-ben a Palailogosz-dinasztia kaparintotta meg a bizánci trónt. Ezt követően a velencei kereskedők mellett egyre több genovai üzletember is bekapcsolódott a fekete-tengeri kikötőkben megvásárolt szőrmék Észak-Itáliába való szállításába.

Az itáliai szőrmekereskedők – a Hanza-területeken tevékenykedő kollégáikhoz hasonlóan – elsősorban kikészítetlen prémeket vásároltak, hogy saját szűcseiknek adhassák el őket, ezáltal sokkal nagyobb jövedelemre tettek szert, mintha kész szőrmét vásárolták volna. Munkájuk jelentőségének köszönhetően a szűcsök velencei céhe igen jómódúnak számított. A céhek minden évben hivatalos ceremónia keretében üdvözölték a dózsét. A dózsepalotában az 1268 és 1275 között uralkodó Lorenzo Tiepolót üdvözlő szűcsmestereket a következőképpen írták le: „hermelin, mókus és más állatok pazar szőrméjével díszített köpenyeket viseltek". A 14. század végi török terjeszkedés nehéz helyzetbe hozta a Fekete-tenger nyugati partvidékén tevékenykedő kereskedőket. Noha Timur Lenk 1395-ben kifosztotta a legfontosabb szőrmekereskedő várost, Tanát, a velencei és genovai üzletemberek mégis a mongol hódító törökök fölött aratott 1402-es győzelmének köszönhették, hogy még további fél évszázadon át nyugodtan kereskedhettek a térségben. Andrea Barbarigo például 1449-ben bekövetkezett haláláig vásárolt prémeket Tanában, majd Velencébe szállíttatta őket.

Bár a késő középkorban a szőrmék többsége Észak- és Kelet-Európa erdőségeiből származott, más vidékeken is éltek olyan állatok, amelyek szőrméje alkalmas volt a feldolgozásra. Írországból például nyestprémet exportáltak Liverpool érintésével a nyugat-európai országokba. A széles körben használt nyúlprém a Nyugat-Európában nyúltelepeken tenyésztett nyulaktól származott.

A szőrmekereskedelem két fő útvonala Bruges-ben kapcsolódott össze. 1438-ban Pedro Tafur megjegyezte, hogy Bruges-ben kaphatók voltak a Fekete-tenger vidékéről származó szőrmék, melyeket Kaffában korábban már volt szerencséje szemügyre venni.[56] Ugyanebben az időben az Andrea Barbarigo által Velencébe szállított oroszországi hermelin-, róka- és mókusprém egy része nem Tanán, hanem Bruges-ön keresztül érkezett a lagúnák városába. Számos velencei kereskedő utazott Bruges-be, hogy szőrméket vásároljon, és adataink szerint a Hanza-kereskedők is igyekeztek betörni a velencei piacra. A 14. század végén két testvér, Hildebrand és Sievert Veckinchusen közös vállalkozást alapított a livóniai Revalban, mely az egyik legfontosabb szőrmekereskedő vá-

rosnak számított akkoriban. Ahogy a vállalkozás növekedett, a tevékenységi köre is egyre szélesebb lett: Revalból orosz szőrméket és viaszt exportáltak, cserébe pedig textíliákat, sót és fűszereket hoztak a városba. Hildebrand hamarosan áttette székhelyét Bruges-be, míg a megfontoltabb Sievert 1400 és 1408 között Lübeckből irányította a kereskedelmi ügyleteket. Revalban közben új partnerrel léptek kapcsolatba. A legfontosabb tevékenységük továbbra is a szőrmekereskedelem maradt, ám emellett textíliákat adtak el Danzigban, fűszereket árultak Novgorodban, orosz viaszt és norvég halat értékesítettek a frankfurti vásárokon. 1407-ben a vállalkozásuk még sikeresebbé vált, amikor a fivérek Peter Karbovval társulva Velencében egy új vállalatot alapítottak. Hildebrand Revalból hermelinprémet és más szőrméket küldött Velencébe Karbovnak, aki cserébe gyömbért, szerecsendiót, szegfűszeget, pamutot és selymet juttatott el Hildebrandhoz. A Veckinchusen fivérek velencei vállalkozásának azonban hamarosan komoly gondokkal kellett szembenéznie, főleg azért, mert Karbov túl sokat vásárolt olyan fűszerekből, amelyeknek nem volt megfelelő a minősége. 1411-ben 70 ezer dukát értékű árut küldött Bruges-be. Ez az összeg a vállalkozás alaptőkéjének hatszorosa volt. Karbov e vásárlásokat váltókkal igyekezett finanszírozni, ám Hildebrand képtelen volt visszafizetni azokat. A vállalkozásnak azonban nem csupán Velencében akadtak gondjai, ugyanis a szőrmekereskedelem is komoly problémákkal küszködött. 1411. január 19-én Karbov egy levelében azt írta, hogy felnyitott néhány hordót, melyekben Bruges-ből Velencébe szállított szőrme volt. A hordókban 2000 hiúzprémnek kellett volna lennie, ám Karbov jóval alacsonyabb minőségű szőrmét talált bennük. Bár a velencei részleg hamarosan megszűnt, a Veckinchusen-vállalat tovább működött, annak ellenére hogy Hildebrand elkövette azt a hibát, hogy kölcsönt nyújtott Zsigmond császárnak, aki sosem fizette vissza tartozását. Zsigmond emellett betiltotta a Velencével való kereskedelmet, ami szintén érzékenyen érintette a Veckinchusen fivéreket. 1418 októberében az akkor már Kölnben tartózkodó Sievert levelet küldött Hildebrandnak, melyben nyugtázta egy kisebb hordónyi szőrme átvételét, és tájékoztatta testvérét, hogy nincs szüksége újabb szállítmányokra, ugyanis Kölnben képtelenség bármit is készpénzért eladni. Végül mégis sikerült hitelre eladnia a prémek egy részét, a vételárat azonban csak a következő frankfurti Lent-vásáron fizették ki. Sievert megjegyezte, hogy jobban örült volna, ha készpénzért tudja értékesíteni az árut, még akkor is, ha kevesebbet kap érte. Míg Sievert vonakodott hitelre eladni a portékákat, Hildebrand az értékesítés nehézségeire fittyet hányva egyre több és több szőrmét halmozott fel. 1418 októberében Lübeckben tíz nap alatt nem kevesebb mint 11 ezer prémet vásárolt hitelre. A vállalkozás nemsokára feloszlott, és a két fivér a továbbiakban külön utakon igyekezett boldogulni. A meggondolatlan Hildebrand adósságai miatt három évet töltött a bruges-i börtönben, míg a körültekintő Sievert számos ingatlant vásárolt Lübeckben és környékén, aminek köszönhetően a városi patríciusok befogadták maguk közé.

Bár a Hanza-kereskedők maguk is szállítottak szőrméket Angliába, a szigetországban elérhető prém mennyisége mégsem a közvetlen kereskedelmi kapcsolatoktól függött. Amikor az 1470-es években a Hanza-kereskedők és az angolok viszonya ellenségessé vált, a szőrme a kölni, németalföldi és angol üzlet-

emberek tevékenységének köszönhetően Bruges-ből és a hozzá csatlakozó antwerpeni és bergen-op-zoomi vásárokról érkezett Angliába. Mindazonáltal a prémek szállításával nem kizárólag szőrmekereskedők foglalkoztak. A Cely-társasághoz tartozó gyapjúkereskedőket például gyakran bízták meg angol barátaik, hogy amikor a La Manche csatorna túlpartján igyekeznek gyapjúcikkeiket értékesíteni, vásároljanak szőrméket számukra. 1475 és 1486 között Bruges-ből a következőket rendelték: szürkemókus- és rókaprémet, húsz menyétszőrmét (egy értéke egy építőmester egy heti bérének felelt meg) és egy „a lehető legjobb minőségűek közé tartozó" báránybrémet. (Az újszülött fekete bárányok szőrét is prémként kezelték. A bárányprém korabeli angol elnevezései a „bugee", a „bogy" és a „budge" voltak, melyek állítólag az Észak-Afrika területén fekvő Bugia [Bejaïa vagy Bougie] település nevéből alakultak ki, ugyanis innen nagy mennyiségű prémet szállítottak Itáliába.) A legjobb minőségű bárányprém a Fekete-tenger vidékén volt kapható, és később asztrahán néven (karakül juh prémje, perzsaprém) vált ismertté. Angliába nyugatról, Írországból is érkezett fekete bárányprém. Emellett a Cely kereskedői Antwerpenben és Bergen-op-Zoomban további szőrmékre is szert tettek, például fekete macskaszőrmére (egy kék lovaglóruha díszítéséhez), görényszőrmére, továbbá coboly-, hermelin-, menyét-, hód-, nyest-, nyuszt- és vidraprémre, göndörített bárányprémre és hódfarokra egy hosszú köpenyhez. Az egyik megrendelő számára nem kevesebb mint hatvan bárányprémet hoztak. A kölcsön fedezetét Calaisban egy másik kereskedő áruja, továbbá a feleségének a szibériai mókusprémmel díszített borvörös köpenye biztosította. Mivel a fent említett szőrméket csupán mintegy „mellékesen" hozták be a gyapjúkereskedők, nem tekinthető meglepőnek, hogy a késő középkori angol köznemesek ruháit különféle mókusprémek díszítették. Az arisztokrácia ruhatárát természetesen még ennél is finomabb szőrmék ékesítették, többek között nyuszt-, coboly- és asztrahán bárányprém.

Rabszolgák

A drágakövek, az igazgyöngy és a nyers selyem mellett a legdrágábban forgalmazott nem iparcikk jellegű áruk az emberek voltak. Az áruforgalomba bekerülő személyek kategorizálása a modern történészek számára nem lehetséges.

Az Európában a klasszikus antik idők óta elterjedt rabszolgatartás a középkor elején tovább virágzott, nagyrészt annak köszönhetően, hogy ez a legtöbb barbár nép (többek között a Karoling-kori hódító frankok) körében bevett szokásnak számított. A vikingek rabszolgatartási tevékenységének Nyugat-Európa lakosai látták kárát. Mindazonáltal a rabszolgatartás a 11. század folyamán teljesen megszűnt Nyugat-Európában,[57] feltehetően azon katolikus doktrína miatt, mely szerint keresztény ember nem lehet egy másik keresztény rabszolgája. A keresztény Európában ezután két évszázadon át ismeretlen fogalom volt a rabszolgaság, annak ellenére, hogy a rabszolgatartás népszerűsége a környező vidékeken, például a Bizánci Birodalom és a Balkán területén töretlen maradt. Ahogy a „hosszú 13. század" folyamán az európai kereskedők egyre gyakrabban kerültek kapcsolatba szomszédaikkal, hamarosan ők maguk is részt vállaltak a rabszolga-kereskedelemben. A század elején a genovaiak például különféle árukkal egyetemben rabszolgákat is fuvaroztak Észak-Afrika és a Levante között, a század végére pedig a krími Kaffában található genovai ko-

lónia volt az ázsiai rabszolgák legnagyobb raktárállomása. A rabszolgatartás szokása szépen lassan visszaszivárgott Európa déli területeire, azon belül is elsősorban azon vidékekre – többek között Dél-Spanyolországba és Szicíliára –, amelyek muzulmán fennhatóság alatt álltak. A Földközi-tenger térségétől, egészen pontosan Languedoctól és Provence-tól északra azonban soha többé nem tudott teret hódítani a rabszolgaság intézménye.[58]

Mivel keresztény ember nem lehetett keresztény ember szolgája, a rabszolgákat kénytelenek voltak Európa határain túlról beszerezni. Az ázsiai és afrikai rabszolga-kereskedők gyorsan felismerték, hogy Európában is megjelent az „árucikkeik" iránti kereslet. A genovai és más nyugat-európai kereskedők lelkiismeret-furdalás nélkül fuvarozták az öreg kontinensre a rabszolga-szállítmányokat, melyek nagyrészt fiatal lányokból álltak. A keresztények rabszolgasorba taszítását újra és újra törvényekkel tiltották. Ezekre a törvényekre hivatkoztak 1399-ben azok a megkeresztelt lányok is, akiket a hatóságokat kijátszva elhurcoltak Albániából, illetve Boszniából, és Firenzében rabszolgának adták el őket. A lányok bírósághoz fordultak, hogy visszaszerezzék szabadságukat. Az ügyet tárgyaló bíróság halálra ítélte a lányokat Firenzében eladó kereskedőt. A nem keresztény rabszolgák tartását Firenzében csak 1364-ben kezdték szabályozni.[59] A házi rabszolgalányok uruk iránti kötelezettségei természetesen gyakran igencsak magánjellegűek voltak. A két 15. század eleji, sikeres firenzei üzletember, a selyemkereskedéssel foglalkozó Gregorio Dati és a gyapjúiparban tevékenykedő Paolo Niccolini, emlékirataikban büszkén említették meg a házukban dolgozó rabszolgalányoktól született gyermekeiket. Ezeket a gyerekeket megkeresztelték és szabad firenzeiként nevelték, akárcsak törvényes utódaikat.[60] Dati és Niccolini példája nem tekinthető egyedinek. Francesco Datininek, a Medici-vállalatok vezetőjeként tevékenykedő Giovanni Bencinek, sőt még magának Cosimo de' Medicinek is született gyermeke rabszolgától. (Medici házában 1457-ben négy rabszolgalány dolgozott.) Mivel az itáliaiak rabszolgáktól született gyermekei szabadok voltak, Európában a rabszolgák számát csupán más területekről származó importtal tudták fenntartani, eltérően a későbbiekben kialakuló amerikai ültetvényektől, ahol a rabszolgák gyermekei is rabszolgákká váltak, így a munkaerő „belső" utánpótlása állandó volt. A rabszolgák behozatala így tovább folyt egészen a 15. század végéig, amikor a török terjeszkedés következtében a rabszolga-utánpótlás fő területeként funkcionáló Fekete-tenger vidéke elérhetetlenné vált az európaiak számára.



Dürer 1521-ben festette meg a korabeli európaiak számára egzotikus 20 éves fekete rabszolgalány, Katherina arcképét. A lány egy Antwerpenben tevékenykedő portugál kereskedő szolgálójaként dolgozott. A középkor végén Észak-Európában nem voltak rabszolgák, főképpen nem feketék. A Szaharából induló nyugat-afrikai rabszolga-kereskedelem csupán a 15. század legvégén kezdett szolgákat hozni az Atlanti-óceán partvidékére.

Az Európába került rabszolgák között akadtak férfiak is, igaz, viszonylag kis számban: a 15. századi Genovában hét eladott rabszolgából csupán egy volt férfi. A férfiakat nem a ház körül, hanem az ibizai és andalúziai sóbányákban, illetve a krétai és ciprusi cukornádültetvényeken dolgoztatták. A genovaiak phocaeai timsóbányáikba szállítottak sok férfi szolgát, illetve hadi gályáikon az elítéltek mellett rabszolgák húzták az evezőket. A velenceiek ezzel szemben szabad születésű evezősöket foglalkoztattak hajóikon, és rendszeres fizetést adtak nekik. Sokáig latolgatták azonban, hogy ne használják-e fel a rabszolgák munkaerejét a lagúnák és a vízi utak fenntartásához, ám végül elvetették ezt az ötletet. Néhány rabszolga – elsősorban cukornádtermesztéssel és selyemhernyó-tenyésztéssel kapcsolatos – mezőgazdasági munkát végzett Cipruson, Andalúziában, Valen-

ciában, Szicíliában és a Baleár-szigeteken, ahogy korábban a muzulmán uralom idején is. Időről időre új munkásokat kellett vásárolni. 1438-ban Giacomo Badoer velencei kereskedő 346 rabszolgát vásárolt Konstantinápolyban, akiket utána Palmába küldött. A rabszolgamunkán alapuló cukornádültetvény prototípusának megteremtése a genovai Antonio da Noli nevéhez köthető. Noli kezdetben európai telepeseket akart hívni a Zöld-foki-szigeteken található ültetvényeire, hogy részes bérlőkként műveljék meg a területet. Mivel nem talált elég vállalkozót, az 1460-as évektől rabszolgákat szállíttatott birtokaira. Vállalkozása sikeresnek bizonyult, így – sajnálatos módon – követendő mintát nyújtott az amerikai ültetvényesek számára.[61]

A rabszolgák többségét még gyerekként fogták el többnyire háborús időszakok során, ám néha a nehéz anyagi helyzetbe került szülők is rákényszerültek gyermekeik eladására. Egyesek adósságaik miatt felnőtt korban váltak rabszolgává. A 13. században a mongol hódítás és a sztyeppei népek mongol hegemónia megtörését követő testvérharca idején rengetegen kerültek rabszolgasorba. A legnagyobb rabszolgapiacok az Azovi-tenger partján fekvő Tanában és a krími Kaffában működtek. A rabszolgák többségét Tanában elsősorban velencei, Kaffában pedig genovai kereskedők vásárolták meg. Amikor 1437-ben Pedro Tafur látogatást tett Kaffában, megjegyezte, hogy „ebben a városban több rabszolgát és rabszolganőt adnak el, mint bárhol máshol a világon". Idegenkedéssel szólt arról, hogy egyes szülők rabszolgának adják el gyermekeiket. Mentségükre felhozta, hogy „azt mondják, a gyermekek eladása nem bűn, hiszen a gyermek Isten ajándéka a szülők számára, melyből hasznot húzhatnak".[62]

A rabszolgák adásvételétől való idegenkedése nem akadályozta meg abban, hogy néhány hasznos és kellemes szuvenírrel lepje meg magát utazása során: „Vásároltam két rabszolganőt, akik gyermekeikkel együtt córdobai birtokomon élnek". Tafur rabszolganőinek sorsa igencsak jellegzetesnek tekinthető. A rabszolgákat többnyire hajón szállították Európába, ám egyeseket szárazföldi útvonalakon gyalog hajtottak a kontinensre.[63] Bár néhányat velencei és genovai háztartások számára vásároltak meg, többségüket általában továbbszállították más városokba. A firenzei Cino Rinuccini emlékirataiban feljegyezte, hogy 1466-ban Velencében vette meg „orosz" rabszolganőjét. A nővel igen jó vásárt csinált, ugyanis csak 74,5 forintot kellett érte fizetnie a Medici-vállalatnak, annak ellenére, hogy egy-egy rabszolgalányért akár 80 forintot is elkértek. Az utóbbi összegért egy takács egy szerényebb házikót vagy két kétszemélyes szövőszéket vehetett magának. Magas áruk miatt a rabszolganők igen különleges árucikknek számítottak, melyet csak a legvagyonosabb rétegek engedhettek meg maguknak.

A velenceiek és a genovaiak a rabszolgafiúk nagy részét a Mameluk Birodalomba, kisebb hányadát pedig az Ottomán Birodalomba szállították (melynek hadseregéhez rengeteg harcképes férfire volt szüksége). Egyiptomba olyan nagyszámú rabszolga érkezett, hogy a levantei térség fizetési mérlegét kalkuláló Ashtor úgy vélte, hogy a térségből ennek köszönhetően áramlott ki az a hatalmas mennyiségű nemesfém, amely Európából érkezett más árucikkekért cserébe.[64] A nyugat-európaiak kalózkodással és az elfoglalt területek lakosainak rabszolgasorba taszításával egyaránt számos szolgára tettek szert. Ez utóbbira jó példa Mallorca mór lakosságának 13. századi leigázása.



Amikor Mantegna megfestette a Gonzaga-családot a mantovai Camera degli Sposiban, a plafonra trompe l'oeil *formában egy erkélyt készített, ahonnan a család szolgálói néztek le. Akárcsak Dürert, Mantegnát is igencsak megfogta az egzotikus fekete arc. Az itáliai rabszolgalányok többsége Ázsiából származott. Csak azután terjedt el a rabszolgáknak a feketékkel való azonosítása, hogy a Kaffából 1474-es eleste előtt hozott ázsiai rabszolgák kihaltak.*

A középkor végére a Nyugat-Afrikában dúló testvérháborúk már évszázadok óta rengeteg rabszolgát szolgáltattak a kereskedőknek. Sokakat Timbuktuban vásároltak meg észak-afrikai kereskedők, majd gyalog áthajtották őket a Szaharán. 1354-ben befejezett útleírásaiban a világjáró marokkói Ibn Battúta megemlítette, hogy többször is találkozott rabszolganők olyan csoportjával, akiket éppen északra hajtottak. E szállítmányok esetében a halálozási arány egyes adatok szerint még a későbbi atlanti-óceáni rabszolgaszállító hajókénál is magasabb volt. A nyugat-afrikai rabszolga-kereskedelem nem európai találmány volt, bár egyes szerzők ezt állítják. A nyugat-európaiak tulajdonképpen csak bekapcsolódtak a korábban afrikai kereskedők által működtetett rabszolga-kereskedelembe, és egészen addig folytatták is e tevékenységet, amíg a keresztény lelkiismeret ismét útját nem állta az újabb és újabb szállítmányok európai értékesítésének. A 19. századtól lassan szinte az egész világon teret hódított a rabszolgatartást elítélő európai felfogás.

A hosszú szaharai utazást túlélő nyugat-afrikai rabszolgák nagy része Észak-Afrika területén lelt gazdára, ám néhányukat továbbszállították a levantei területekre. Az olvasók többségének tudatában az a kép él, hogy a rabszolgák feketék. Valójában azonban a középkor folyamán a keresztény Európába érkező rabszolgáknak csak töredéke volt fekete. Ezek a rabszolgák általában Spanyolországból érkeztek. Egy Flandriából és Angliából 1467-ben hazatérő firenzei gálya az út során érintett spanyol kikötőkben helyi gyapjút és bőröket, nyers selymet, marokkói csipkét és kokcsinellát (bíbortetűből kivont színezőanyag), továbbá tizenkét – feltehetőleg afrikai – rabszolgát vásárolt.[65] A Mantegna által 1465 és 1474 között a Gonzaga-családról a mantovai Camera degli Sposi plafonjára készített festményen a ház női szolgái között egy afrikai rabszolgalány is látható. Mindazonáltal az európai háztartások szívesebben vásárolták ázsiai rabszolgákat, mint afrikaiakat. A mongol lányok híresek voltak hűségükről és szorgalmukról, míg a cserkeszeket elsősorban szépségükért dicsérték. A törökök 14–15. századi terjeszkedése ismét biztosította a rabszolga-utánpótlást. A rabszolga-kereskedelemben jártas genovai és velencei üzletemberek kihasználták a török előrenyomulásban rejlő lehetőséget, és a genovai fennhatóság alatt levő Chios, illetve a Velencéhez tartozó Kréta szigetén fekvő Kandia hamarosan a rabszolga-kereskedelem legfőbb városává vált. Mivel az újonnan meghódított területekről érkező szolgák többsége balkáni keresztény volt, Európában hivatalosan tilos volt adásvételük, ezért nagy részüket Szíriában és Egyiptomban értékesítették. A tiltások ellenére néhányukat európai háztartások vásárolták meg.

A Bruges-be érkező árucikkek különféleségét ecsetelő ismeretlen 14. századi szerző leírásai nem túloztak. Jelen fejezetben bemutattuk, milyen sokféle élelmiszert és nyersanyagot szállítottak a középkorban a mohó Európába, ahol a kereskedelem sokkal élénkebb volt, mint amilyennek azt korábban a kutatók elképzelték. Az ismeretlen író egyetlen „nyersanyagot" hagyott ki felsorolásából, a rabszolgákat, ami nem is meglepő, tekintettel európai voltára és arra a korszakra, amelyben élt. A drága fűszerek, selymek és drágakövek kereskedelméről viszonylag sok szó esett, ám nem feledkezhetünk meg a hétköznapi „tömegcikkek" – többek között a gabona, faanyag, só, vas, gyapjú, sör és bor – forgalmáról sem. A kereskedelmi specializáció tulajdonképpen a középkorban vert gyökeret.

7 A kereskedelem egyensúlytalanságai

A 15. századi művész, Nicolas Oresme De Moneta *című művének címoldalára egy pénzverde képét tette (lásd szemközt). Sajnos nem volt teljesen tisztában azzal, hogyan is működik valójában egy pénzverde – az általa ábrázolt módon egyetlen érmét sem tudtak volna elkészíteni. Oresme könyve a kor egyik forradalmi értekezésének számított, melynek első példánya 1355-ben franciául jelent meg. Három évvel később bővített változatát latinra is lefordították. A műben Oresme azt írja, hogy a pénzverés ellenőrzéséről nem a fejedelmeknek, hanem az egyes uradalmaknak kellene gondoskodniuk, ugyanis az elkészült érméket az adott terület lakosai kereskedelemre és egyéb célokra egyaránt használták.*

Reméljük, az előző fejezetben sikerült rávilágítanunk a gabona, a só és a bor európai (elsősorban a Földközi-tenger térségében elterjedt) kereskedelmének, továbbá a fa, a gyapjú, a vas, a timsó és más nyersanyagok forgalmazásának jelentőségére. Reméljük továbbá, hogy megfelelő hangsúlyt kapott a kisebb tömegben szállított gyapjúszövetek, selymek, szőrmék, „fűszerek", festékek, rabszolgák, igazgyöngyök és drágakövek kiemelkedően magas értéke, melynek köszönhetően ezen árucikkek kereskedelme aránytalanul fontos volt a kereskedelmi mérlegek kiegyensúlyozásában. Az árucikkek magas ára fedezte szállítási költségeiket, melyek szárazföldi karavánok és felfegyverzett gályák esetében egyaránt számottevőek voltak.

A kereskedelem egyensúlytalanságainak megértéséhez elsősorban nem a szállított árucikkek tömegét, hanem értékét kell alapul vennünk. Emellett meg kell vizsgálnunk, mekkora értéknövekedésen mentek át az áruk Dél-Németalföld, Észak-Itália, Toscana, Lombardia, majd a 15. századtól a délnémet területek feldolgozóiparának köszönhetően. Nem feledkezhetünk meg azonban a „láthatatlan" tényezőkről és összetevőkről sem, többek között az egyes vállalatok fiókjaiból, illetve a bankügyletekből és biztosításokból származó profitról. Egyes esetekben a bányászati vállalkozások távoli részvényesei számára átutalt pénzösszegeket is számításba kell vennünk.

Mivel bizonyos egyensúlytalanságok hosszú ideig fennálltak, a nemesfémek állandóan mozgásban voltak ezüstrudak, bőrerszényekbe csomagolt aranypor, hordókba töltött ezüstpénz és lezárt zsákokban szállított aranyérmék formájában.[1] Az Antwerpen–Nürnberg–Velence-vonaltól nyugatra fekvő területeken a nemesfémek mozgása sok-sok különböző tranzakció kiegyenlítését szolgálta, míg a vonaltól keletre eső vidékeken a nemesfémet többnyire egy-egy tranzakció lebonyolítására szállították különböző irányokba. Ennek az volt az oka, hogy a késő középkorban a fent említett vonaltól keletre szinte mindig nemesfémmel vagy készpénzzel fizettek a vásárolt árukért, míg a vonaltól nyugatra az egyes „nemzetközi" kereskedelmi ügyleteket (illetve olykor másokat is) az észak-itáliai – majd a 15. századtól délnémet – bankárok és üzletemberek által kiállított váltók segítségével rendezték el. Mindazonáltal a kereskedelem egészére kiterjedő egyensúlytalanságok kiegyenlítésére a váltók elégtelennek bizonyultak – ezeket nyugaton is ezüst vagy arany formájában tudták elrendezni.

A kereskedelmi mérleg megállapítása még egy olyan ország esetében is nehéz feladat, amelyre vonatkozólag számtalan forrás és adat áll a rendelkezésünkre (ezek közé tartozik például Anglia). Jelen fejezetben megkíséreljük bemutatni a nyugat-európai kereskedelmi mérleget, illetve az Európa és a világ többi része között fennálló aránytalanságokat, ám mindezt a lehető legnagyobb körültekintéssel próbáljuk majd elvégezni. Néhány jellegzetességet



azonban mindenképpen érdemes megemlíteni. Ezek közé tartozik például az észak-itáliai kikötők, illetve a Földközi-tenger és a Fekete-tenger kikötővárosai között huzamosabb ideig fennálló jelentős egyensúlytalanság. A következőkben erre láthatunk egy konkrét példát.

A Fekete-tenger és a levantei térség

1360–61-ben a Duna torkolatánál fekvő Kiliában működő genovai kolónia jegyzője, Antonio di Ponzo nyilvántartási jegyzékében több szerződést is megörökített, melyek bor és só importjáról, búza, bolgár méz és viasz exportjáról, továbbá rabszolgák továbbszállításáról tanúskodnak. A rabszolgák többsége 12-13 év körüli mongol lány volt. Az említett árucikkekért elsősorban *virge sommorum argenti*vel, vagyis 1 *somme* tömegű (kb. 200 grammos) ezüstrudakkal fizettek.[2]

A Fekete-tenger nyugati és északi partvidékén az itáliai kereskedők hatalmas mennyiségű gabonát, továbbá viaszt, mézet, drága szőrméket és a 14. századtól kezdve egyre több rabszolgalányt vásároltak. Bár cserébe korlátozott mennyiségben sót, bort, vásznakat és könnyű gyapjúszöveteket is szállítottak, nagyrészt nemesfémben, elsősorban ezüstrudak *(sommi)* formájában fizettek. A *sommi* ezüsttartalma igen magas volt, korabeli számítás szerint majdnem 12 unciányi, amire ma azt mondanánk, hogy 0,98%-os tisztaságú. A Fekete-tenger vidékén és az ázsiai sztyeppéken ez volt az általánosan elfogadott standard. A fekete-tengeri kereskedelemben használt *sommi*kat Velence és Genova pénzverdéiben készítették. Azok az üzletemberek, akik a nyugati szabványok által előírt finomságú ezüstrudakkal indultak útnak kelet felé, mielőtt elérték volna a Fekete-tengert, beolvasztathatták és ázsiai finomságú rudakká alakíttathatták őket Perában és Galatában, Konstantinápoly két itáliai kereskedőnegyedében.[3]

A 13. század közepétől a 14. század közepéig a Krím-félsziget és az Azovi-tenger olyan kereskedelmi kapukként funkcionáltak, amelyeken át az európai – elsősorban itáliai – kereskedők közvetlenül is bekapcsolódhattak az ázsiai áruforgalomba. Ez idő alatt Kaffából és Tanából Ázsiába, Perzsiába, Transzoxániába (az Amu-darja és a Szir-darja folyók közti terület), sőt még Kínába is el lehetett jutni, ahonnan rengeteg drága keleti árucikket hoztak, hogy megtérüljenek a magas szállítási költségek. Ha egy európai kereskedő Kínába utazott, legalább három évbe telt, mire hazaért ékszerekből, igazgyöngyökből és a legfinomabb selymekből álló szállítmányával. Cserébe egyetlen európai árucikk érkezett keletre: a különleges minőségű vászon. Ez azonban nem tudta kiegyenlíteni a kiemelkedően drága importtermékek vételárát – a kereskedelmi mérleg kiegyensúlyozásához *sommi*ra volt szükség. A nyugati vásznakat keletre szállító kereskedők számára ajánlatos volt eladni termékeiket az Aral-tótól délre fekvő, közép-ázsiai Urgencsben. A vásznakért itt *sommi*t kaptak, melyet utána a kínai határnál papírpénzre váltottak, és ezt használták selyemvásárlásaik lebonyolításához.[4]

A Duna-deltánál, a Krím-félszigeten, az Azovi-tenger partján és az Ázsia távoli vidékein zajló kereskedelem egyaránt egyenlőtlen volt, méghozzá az európai kereskedők rovására, akiknek így gyorsan kiáramlott a kezéből a nemesfém.

Később, amikor a nyugati kereskedők Kaffából és Tanából már nem tudták tovább folytatni útjukat kelet felé, a két város az ázsiai útvonalak Európán kívüli kereskedők kezében lévő végállomásaivá vált. Az itteni kereskedelemben a 15. századtól szinte kizárólag a rabszolgák adásvétele dominált. A lányokat a



dél-európai háztartások, a fiúkat pedig a mameluk hadseregek vásárolták fel (lásd 338–341. oldal). Sem az európaiak, sem az egyiptomiak nem rendelkeztek a nemesfémeken és a vásznakon kívül más termékekkel, amelyek alkalmasak lettek volna a rabszolgák árának fedezésére. Amikor 1348-ban Pedro Tafur nem tudott Kaffától keletebbre utazni, így írta le a kasztíliaiak által oly jól ismert várost: „Ez a város hatalmas, legalább akkora, mint Sevilla, ám a lakosainak száma kétszerese – keresztények, katolikusok és görögök egyaránt laknak itt." A rabszolga-kereskedelem izgalommal vegyes borzongással való leírása után így folytatta: „Rengeteg árucikk érkezik ide, többek között fűszerek, arany, igazgyöngy, drágakő és mindenekfelett szőrmék."[5] Mindez tovább fokozta az egyensúlytalanságot.

Amikor a sztyeppék területén a 14. századi kaotikus állapotok miatt a Krím-félszigeten és az Azovi-tenger partján egyre csökkent a keleti luxuscikkek kereskedelme; egyedül Trapezunt őrizte meg jelentős szerepét. Itt még a 15. században is be tudtak szerezni selymeket és fűszereket az európaiak, bár a Bursába tartó áruforgalom egy részét elterelték a törökök által nem sokkal korábban elfoglalt Kis-Ázsia felé. A kereskedelmi mérleg itt is kiegyenlítetlen volt.

A Földközi-tenger keleti partvidékén az európaiak mindig más kikötővárosban bonyolították kereskedelmi ügyleteiket. A 13. században a keresztes államok területén fekvő Akkó (Acre) volt a legfontosabb kikötő. Mielőtt 1291-ben a muzulmánok kezére került volna, kulcsfontosságú szerepét az örményországi Alexandrettai-öbölben található Lajazzo vette át. A város igen előnyös helyzetben volt, hiszen a keresztény Örmény Királyság a mongol kánok vazallusa volt. A 14. század első felében Lajazzo volt a mongolok kapuja a Földközi-tenger felé. Amikor a mamelukok Lajazzót is elfoglalták 1347-ben, funkcióját Bejrút, illetve részben Tripolisz vette át. A 15. században az európaiak már nem tudtak Ázsiába utazni, ám a Damaszkuszból és Aleppóból származó szíriai árucikkekhez továbbra is hozzájuthattak Bejrutban és Tripoliszban. Néhány termék még távolabbi területekről – például az Eufrátesz felső folyásától – érkezett Bagdad érintésével Aleppóba egy viszonylag rövidebb szárazföldi úton át. Eddigre azonban Egyiptom és Szíria mameluk uralkodói igyekeztek mindent megtenni, hogy a nyugat-

Az 1330-as és 1340-es évek mongol uralmának összeomlása előtt Pegolotti a Tanából Kínába való nappali és éjszakai utazást egyaránt biztonságosnak tartotta az európaiak számára. Részletes leírást készített arról, hogy az utazás mely részén használnak tevéket, öszvéreket vagy éppen lovakat. Amikor 1375-ben Abraham Cresques elkészítette a Katalán Atlaszt, *a szárazföldi út már nem állt nyitva az európaiak előtt. A különféle közlekedési lehetőségeket egyetlen képbe sűrítette, mely a Selyemúton tevéken utazó kínai kereskedőket ábrázolja.*

európai kereskedelmet Alexandriában összpontosítsák. A kereskedők az éppen központi szerepet játszó kikötőkből nem folytathatták tovább útjukat keletre, ám a Jeruzsálemben és környékén található szent helyeket felkereső zarándokok általában a szárazföldön is szabadon utazhattak. A világlátott kasztíliai nemes, Pedro Tafur 1437-ben olyan utazásra vállalkozott, amely még a legelszántabb zarándokoknak is becsületére vált volna: felkereste a Sínai-hegy lábánál fekvő Szent Katalin-kolostort. Épp jókor érkezett, így megörökíthette a következőket:

> ...a karaván [Nagy-Indiából] pontosan érkezett, annyi tevével, amennyit megszámolni is nehéz lenne, és nem akarom, hogy az olvasó azt higgye, hogy csak túlzok. Ez a karaván rengeteg fűszert, igazgyöngyöt, drágakövet, aranyat, parfümöt, vásznat, papagájt, macskát és számos más árucikket hoz Indiából, melyeket a világ minden részén értékesítenek. A termékek felét Babilóniába [Kairóba] szállítják, onnan tovább Alexandriába. A rakomány másik felét Damaszkuszba, majd onnan Bejrút kikötőjébe fuvarozzák.[6]

A 13. században a keleti kereskedelem lebonyolításában még pisai, genovai és velencei üzletemberek is részt vettek, ám a század végére a genovaiak teljesen kiszorították pisai riválisaikat. A 14. században megpróbáltak megszabadulni velencei vetélytársaiktól is, végül azonban a velenceiek voltak azok, akik kiütötték a nyeregből a genovaiakat a levantei piacokon. A Nyugat-Európa és a Levante közötti kereskedelem így a 15. században egyre inkább a Velence–Alexandria-tengelyre koncentrálódott. Egyik korai munkájában Eliyahu Ashtor professzor a következő kereskedelmi mérleget vázolta fel a 15. századi Európára nézve. Az adatokat azóta sem módosította jelentősen sem ő, sem más kutató.

A velenceiek behoztak	**A velenceiek kifelé szállítottak**
400 ezer dukátnyi fűszert a Távol-Keletről	300 ezer dukátnyi nemesfém érmét
80 ezer dukátnyi árut a Közel-Keletről	200 ezer dukátnyi árut
20 ezer dukátnyi nemesfém érmét	

Más európaiak behoztak	**Más európaiak kifelé szállítottak**
130 ezer dukátnyi fűszert	100 ezer dukátnyi nemesfém érmét
20 ezer dukátnyi árut a Közel-Keletről	60 ezer dukátnyi árut
10 ezer dukátnyi nemesfém érmét	

Összességében elmondható, hogy a kereskedelmi mérleg igen egyensúlytalan volt: egy év alatt 660 ezer dukátnyi értékű áru és nemesfém cserélt gazdát, miközben 370 ezer dukátnyi nemesfém érme vándorolt ki Európából.[7]

Ekkorra a levantei területekről, illetve az e területeken át a Távol-Keletről Európába szállított áruk mennyisége jóval alatta maradt a 14. század elején mért csúcsértéknek. Ez egyrészt annak volt köszönhető, hogy a nyugat-európai felső réteg vásárlóereje csökkent, másrészt pedig igényeiket nagyrészt azok a termékek is ki tudták elégíteni, amelyeknek időközben megindult az európai – főleg itáliai – előállítása. A levantei és keleti selymek helyett egyre gyakrabban vásároltak itáliai selymeket, a levantei pamut helyett pedig lombard és délnémet pamutot és pamutbársonyt. Bár a fejlődő európai textiliparnak hatalmas mennyiségű gyapotra volt szüksége, melyet továbbra is Szíriából importáltak, ennek

Egyiptom	Velence	Követendő eljárás (valamely nemesfém küldése)
1278 (1:9.2)	1285 (1:10.9)	ezüst
	1295 (1:11.8)	
	1305–30 (1:14:2)	ezüst
1324–36 (1:10.3)	1331–2 (1:13.7)	ezüst
	1333 (1:11.5)	ezüst
	1346 (1:10.5)	ezüst
	1349 (1:10.5)	ezüst
1338–59 (1:9.4)	1350 (1:9.4)	elérhető nemesfém (arany)
	1353 (1:10.5 *piaci árfolyam*)	ezüst, de nem áll rendelkezésre
	1354–69 (1:9.6 *hivatalos árfolyam*)	elérhető nemesfém (vagyis arany)
	1358 (1:10.5 *piaci árfolyam*)	ezüst, de nem áll rendelkezésre
1375 (1:11.3)	1374 (1:9.9)	arany
	1379 (1:10.2)	arany
	1380 (1:11.4)	
1384 (1:14.7)	1382 (1:10.7)	arany
	1398 (1:11)	arany
1399 (1:12.7)	1399 (1:11.3)	arany
1400–9 (1:14)	1408 (1:11.2)	arany
1410 (1:11)		arany vagy ezüst
1415 (1:8.1)		ezüst
1416–21 (1:10.7)	1417 (1:12.5)	ezüst
1422–4 (1:7)		ezüst
1425–38 (1:11)	1429 (1:10.6)	elérhető nemesfém (többnyire arany)
1440-es évek (1:10.1)	1440-es évek (1:10.6)	ezüst, ha rendelkezésre áll
1450-es évek (1:10.1)	1450-es évek (1:10.6)	ezüst, de egyre kevesebb áll rendelkezésre
1460-as évek (1:10.2)	1460-as évek (1:10.6)	ezüst, ám az 1460-as évek közepén nem áll rendelkezésre
1470-es évek (1:10.3)	1472 (1.:10.7)	ezüst

Ez a táblázat az egyiptomi és velencei arany-ezüst arányokat mutatja az 1270-es és az 1470-es évek közötti időszakban. Az 1:10,9-es arány azt jelenti, hogy 1 márka arany annyit ért, mint 10,9 márka ezüst.[8]



A fent látható faenzai tábla megörökítette azt az 1495-ös esetet, amikor a francia támadás kivédésére Velence pénzsegélyt küldött a nápolyiaknak. Barbarigo dózse felügyeli a címkékkel ellátott pénzes zsákoknak a gályára rakodását. A velencei kereskedők hasonló zsákokban, groppi*ban szállították a pénzt a levantei területekre.*

értéke jóval alacsonyabb volt, mint a kész terméké. Az európai piacokról az egyiptomi papírt egyre jobban kiszorította az itáliai papír, az import egyiptomi cukor helyett pedig a Krétán, Cipruson, majd később Madeirán termelt itáliai cukrot fogyasztották. A szíriai üveget felváltotta a velencei üveg, igaz, az előállításához szükséges szódát továbbra is keletről importálták. Ez a nyersanyag is sokkal olcsóbb volt, mint a késztermék. Bizonyos árucikkek, például az elefántcsont kereskedelme a 15. századra teljesen eltűnt. Ashtor becslései is jól mutatják, hogy az áruforgalom lassan már csupán a keleti fűszerekre korlátozódott, melyeket Nyugat-Európában továbbra sem tudtak előállítani. Ha a becslések körülbelül helytállónak tekinthetők, a 15. században a különböző fűszerek tették ki az Európába érkező áruk 80%-át. Szintén világosan látszik az adatokból, hogy az Európába érkező import hanyatlása ellenére a kontinensről továbbra is hatalmas mennyiségű nemesfém áramlott ki, igaz, az egyensúlytalan állapot kevésbé volt hátrányos Európára nézve, egyrészt a behozatal csökkenése, másrészt

az európai áruk – többek között az olcsó lombard gyapjúszövetek – kivitelének fokozódása miatt. A 14. században tehát a mérleg sokkal jobban kilendült, mint a következő században, bár még az Ashtor által a 15. századra kiszámított 370 ezer aranydukát is több mint egy tonna aranyat jelentett.

Bár a kereskedelmi mérleg kiegyenlítésének céljával Európából a levantei térségbe küldött arany mennyisége alatta maradt az európai uralkodók politikai-katonai vállalkozásaira költött aranyénak, nem feledkezhetünk meg arról, hogy míg az utóbbiak nem voltak állandónak tekinthetőnek, addig a levantei térségbe évről évre vándorolt ki a nemesfém, mely soha nem tért vissza. Így a nemesfémek keletre való áramlása idővel sokkal nagyobb hatással volt Európa pénzügyi körforgására, mint akár a legtekintélyesebb politikai-katonai vállalkozások. Meg kell jegyeznünk azt is, hogy a politikai kifizetések során a nemesfémek sokszor éppen arra a területre kerültek vissza, ahonnan származtak.

Hogy éppen aranyat vagy ezüstöt küldtek Európából a levantei területekre, attól függött, hogy hol melyik nemesfém állt rendelkezésre, és milyen volt az aktuális átváltási arányuk a két vidéken (lásd előző oldal táblázata). A legalacsonyabb arany-ezüst átváltási arány esetén 1300 kilogramm arany dukát körülbelül 12 tonna ezüsttel volt egyenértékű.

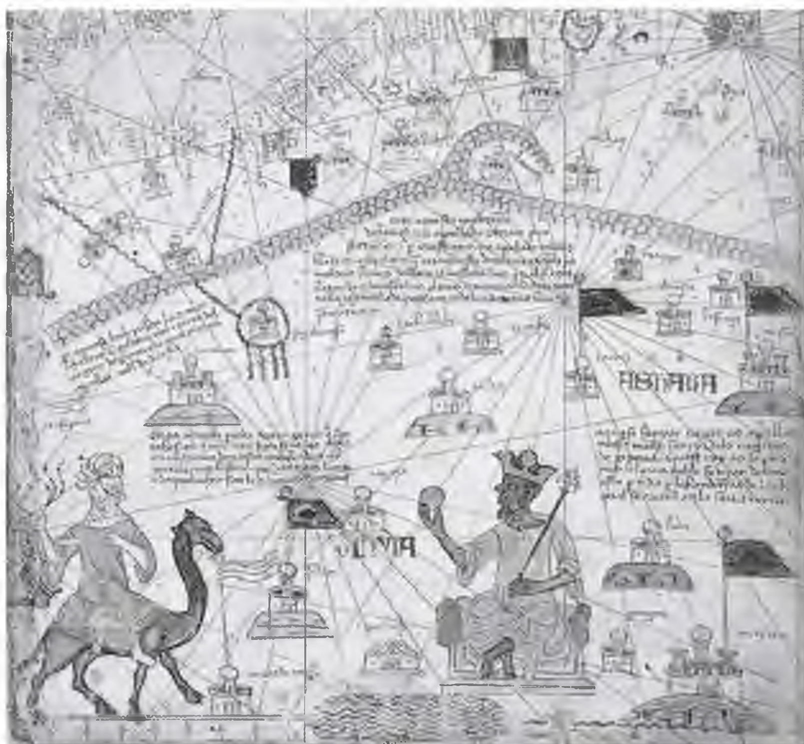
A Fekete-tenger kikötőibe és a Lajazzo és Alexandria közötti partszakasz városaiba áramló arany és ezüst mellett nagy mennyiségű európai nemesfém került Kis-Ázsiába, Görögországba, illetve a Földközi-tenger keleti térségének szigeteire. A legnagyobb összegeket a Kis-Ázsiából és a parthoz közel fekvő Phocaea szigetéről származó timsóra költötték, ám Kis-Ázsiából nyers és feldolgozott selymet, továbbá bíborfestékhez szükséges karmazsintetűt is vásároltak, Krétáról és Ciprusról cukor és bor, Görögországból pedig bor és szárított gyümölcs érkezett az öreg kontinensre. A keleti térség továbbá nagy mennyiségű gabonát állított elő, melynek jelentős részét Észak-Itáliában fogyasztották el.

Mielőtt rátérnénk, hogy honnan származtak a Velencéből, Genovából, illetve korábban Pisából, továbbá Nyugat-Európa más kikötőiből (például Barcelonából) a Fekete-tenger vidékére és a levantei térségbe szállított nemesfémek, megvizsgáljuk, hogy milyen volt a kereskedelmi mérleg Európa és a többi olyan terület között, amellyel kereskedelmi kapcsolatot tartott fenn.

A balti térség

Az európai nemesfémek nem csupán a Földközi- és a Fekete-tenger térségébe áramlottak ki; a balti térség irányába is nagy mennyiségben vitték őket. A Hanza-kereskedők által bonyolított, Nyugat-Európából észak és kelet felé irányuló kereskedelem is kiegyensúlyozatlan volt. A nyugat-európai lakosság a balti térségből nagy mennyiségű gabonát és faanyagot, közepes mennyiségű sört, halat, sót, viaszt és szőrmét, továbbá egészen kis mennyiségű drága borostyánt és vadászsólymot vásárolt. Cserébe dél-németalföldi textíliákat és fémárukat, rajnai bort, és a 15. századtól angol gyapjúszöveteket szállítottak, számos olyan termék mellett, amelyek a világ különböző pontjairól Dél-Európa érintésével érkeztek Bruges-be. Ezek közé tartoztak a fűszerek, a selyem, a rizs, a cukor és a szappan.

A középkor végén a nemesfémek folyamatosan áramlottak Európából a balti térségbe. Az ezüstrudakból Novgorodban gyakran *grivná*t vagy *rubel*t készítettek, melyek nagyjából azonos súlyúak voltak a sztyeppéken használt *sommi*val.[9]



A Katalán Atlasz *tanúsítja, menynyire tisztában voltak az európaiak a Maghreb területéről érkező arany származási helyével. A Földközi-tenger igen kidolgozott partvidékétől délre Abraham Cresques a természetes akadályt képező Atlasz-hegységet ábrázolta. Tekintetünk ezután elsiklik a névvel is megjelölt oázisok felett, és a tevén utazó szaharai kereskedőn és Mali timbuktui uralkodóján (Musa, más néven Mansa) állapodik meg. Az uralkodó hatalmas aranygömböt tart a kezében. Mellette ez olvasható: „Ezt a fekete urat Musa Malinak hívják; ő a guineai feketék uralkodója. Országában olyan tekintélyes mennyiségű arany található, hogy ő a leggazdagabb és legtekintélyesebb király az egész földön." Bár Musa 1337-ben elhunyt, Nyugat-Afrika még 1375-ben is Mali fennhatósága alatt állt.*

Észak-Afrika

Az egyetlen terület, ahol az európaiak feltölthették folyton apadó nemesfémkészleteiket, az Észak-Afrika volt. A szaharai kereskedelem is kiegyensúlyozatlan volt, ám Európa javára, így Afrikából (a mai Marokkó és Tunézia, illetve a Szahara és a tenger közötti területről) nagy mennyiségű aranypor érkezett az öreg kontinensre, melyet az európaiak *paiola*-aranynak hívtak. Az Atlasz-hegységben fekvő Szídi Aiszába (Sidi Aïssa) és Tuniszba vezető szaharai útvonalak jelentősége változó volt a késő középkorban. A Nyugat-Afrikából érkező aranyporból Észak-Afrikában egyből pénzérméket, dénárokat gyártottak.

Az Észak-Afrika és Nyugat-Európa között bonyolított kereskedelem mérlege az utóbbi javára billent ki. Az afrikai Maghreb területéről elsősorban nyersanyagokat küldtek Európába – méhviaszt a gyertyákhoz, nyers vasat, durva gyapjút az olcsó textíliákhoz, szőrméket (főleg báránybprémet), bőröket és olykor nyugat-afrikai rabszolgákat. Cserébe Észak-Afrika értékes európai árucikkeket és szolgáltatásokat importált, elsősorban textíliákat és fémtárgyakat, és olykor élelmiszereket is. Emellett a nyugat-európaiak (főként a genovaiak) fuvarozási szolgáltatásokat is nyújtottak az afrikaiak számára, nem csupán a levantei területek és a Maghreb között, hanem az afrikai partvidék mentén is. Az áruk és szolgáltatások különböző értéke miatt a nyugat-afrikai aranyporos zsákok és az észak-afrikai dénárok igen nagy számban kerültek Európába: Tuniszból Szicíliába, illetve a Baleár-szigetek érintésével Katalóniába, Tangerből és Ceutából pedig Andalúziába és Valenciába. A 13. századi szicíliai augustalis és a késő középkori kasztíliai doblas tulajdonképpen csak névleg tért el az észak-afrikai dénártól. A középkor bizonyos időszakaiban – a 13. században is – az afrikai arany Európába áramlását az európai ezüstnek a Maghreb területére való vándorlása ösztönözte.[10]

Anglia és Kasztília

Európán belül sem voltak mindig kiegyensúlyozottak az egyes területek között fennálló kereskedelmi kapcsolatok. A rendelkezésünkre álló adatok szerint az angol kereskedelemben a mérleg mindig Anglia felé billent, egyrészt azért, mert itt állították elő Európa legfinomabb (és legdrágább) gyapjúszöveteit, másrészt pedig amiatt, hogy a 14. századig elsődleges szerepet játszott az európai óniparban. Anglia az élelmiszerek terén teljesen önellátó volt. Az itáliai kereskedők által Németalföldről, Gascogne-ból és az Ibériai-félszigetről, illetve a Hanza-kereskedők által az északkeleti területekről Angliába hozott – elsősorban luxuscikknek számító – termékek összértékét messze meghaladta az exportált gyapjú és ón értéke.[11]

A 12. század végétől Anglia ezüstkészlete igen jelentős volt. Emellett a 14. század közepétől a felhalmozott arany mennyisége is számottevővé vált. Bár politikai céljai elérése érdekében Oroszlánszívű Richárd, Földnélküli János, I. Edward, III. Edward, V. Henrik és VI. Henrik egyaránt kiürítette a kincstárat, az angol nemesfémkészlet a pozitív kereskedelmi mérlegnek hála újra és újra feltöltődött.[12]

A 14. század közepétől az angol királyok egyre magasabb kiviteli vámot vetettek ki a hazai gyapjúra, hogy fedezni tudják a százéves háború hatalmas kiadásait. Ennek következtében az angol gyapjú megfizethetetlenül drága lett a flandriai és toscanai vásárlók számára. Az exportált angol gyapjú mennyisége ennek következtében negyedére csökkent a 14. század második felében, 1361–62 és 1402–03 között.[13] Ugyanebben az időben a kasztíliai királynak is pénzre volt szüksége háborúi finanszírozásához, ám Kasztíliában ezt a problémát nem a vámok felemelésével, hanem a pénz leértékelésével tartották megoldhatónak.

A leértékelés első hullámára 1354 körül került sor, I. (Kegyetlen) Péter kasztíliai királynak ugyanis ekkor jókora összegre volt szüksége a nemesség lázadásainak leverésére küldött királyi csapatok kiállításához. A leértékelés később is tovább folyt, sőt egyre nagyobb méreteket öltött, mikor a lázadás polgárháborúvá szélesedett. A Fekete herceg (Walesi Edward) és Lancaster Henrik által vezetett angol csapatok Pétert támogatták féltestvére, a Trastamara grófja címet viselő Henrikkel szemben, aki mögött pedig a Bertrand Du Gueselin vezette franciák sorakoztak fel.[14] A pénz devalválódása egészen 1371-ig folytatódott, aminek következtében csökkent a „nemzetközi" piacokra szállított kasztíliai termékek ára. Így amikor az angol gyapjú exportja hanyatlani kezdett, a kasztíliai gyapjú kivitele egyre jelentősebbé vált. Az 1386–91, az 1429–41 és az 1463–71 közötti további leértékelések fenntartották a kasztíliai gyapjú előnyös helyzetét az angol termékekkel szemben. A 15. században így egyre nőtt a kivitelre kerülő, főleg Németalföldre szállított kasztíliai gyapjú mennyisége és jelentősége. Észak-Kasztíliából a gyapjún kívül viszonylag sok vas és bor, illetve korlátozott mennyiségű szappan is érkezett Észak-Európába, így Kasztília kereskedelmi mérlege – elsősorban a jelentős gyapjúkivitelnek köszönhetően, akárcsak Anglia esetében – pozitív volt. Akárcsak a szigetország, Kasztília is viszonylag jelentős ezüstkészletet tudott felhalmozni, melynek különösen a késő középkori nemesféméhség időszakában látta hasznát.

Dél-Németalföld és Észak-Itália

A délnémet gazdaság 15. századi felvirágzása előtt Európában két olyan terület volt, ahol hatalmas mennyiségű nemesfém cserélt gazdát: Dél-Németalföld és Észak-Itália. Dél-Németalföld nemesfémmel fizetett a balti térségéből származó alapvető árucikkekért, az angol és kasztíliai gyapjúért, az észak-franciaországi élelmiszerekért, emellett nemesfémmel egyenlítette ki az Észak-Itáliával fennálló összetett kereskedelmi ügyleteket is. Alapvetően azt gondolhatnánk, hogy ekkora mennyiségű nemesfémmel csak egy bányákban gazdag terület fizethetett az árukért anélkül, hogy készleteit végleg felélné. Flandria és Brabant azonban a kereskedelemnek köszönhetően akkora arany- és ezüstkészlettel bírt, hogy Dél-Németalföld a késő középkor legsúlyosabb ezüstínségének időszakait leszámítva Európa kevésbé jó feltételek között élő lakosai számára valóságos Kánaánnak számított. Kölnön át Frankfurtból egyre több nemesfémet szereztek be. A 15. századig Európában összesen két nagyobb ipari terület létezett. Ezek egyike volt a Calais és Köln közötti, számtalan várossal ellátott vidék. A megmunkálás során a nyersanyagokhoz jelentős érték adódott hozzá, hiszen késztermékké váltak: az angol és kasztíliai gyapjúból finom textíliák, a német rézből használati tárgyak készültek. A térségben gondosan ügyeltek arra, hogy a beáramló nemesfém egy részét megtartsák.

Toscanában és Lombardiában is jelentős volt a feldolgozóipar: az angol és kasztíliai gyapjúból gyapjúszövet, a szíriai gyapotból pamutszövet és pamutbársony, a spanyol, szicíliai és kis-ázsiai selyemből pedig bársony és brokát készült. Az alapanyagok feldolgozás során nyert értéknövekedése volt a garancia Toscana és Lombardia nemesfém-utánpótlásának folyamatos voltára. A kereskedelmi és bankügyletekből, továbbá a fuvarozásból szerzett haszon még tovább növelte a rendelkezésre álló arany és ezüst mennyiségét.

Dél-Németalföldre tulajdonképpen egyetlen irányból érkezett nemesfém, a Német-római Császárság felől, mely aztán különböző útvonalakon távozott. Ezzel szemben Észak-Itáliába rengeteg különféle vidékről (többek között Spanyolországból, Franciaországból, Északnyugat-Európából és az Alpokon át) érkezett nemesfém, ám csupán egyetlen irányba, kelet felé áramlott ki.

Mielőtt rátérnénk a nemesfémek származási helyének, Közép-Európa arany- és ezüstbányáinak tárgyalására, hangsúlyozni szeretnénk az Északnyugat-Európa és Észak-Itália közötti kereskedelem mérlegének hosszan fennálló kiegyensúlyozatlanságát. Az Itáliából Északnyugat-Európába érkező luxuscikkek értéke mindig meghaladta az ellentétes irányba szállított termékekét, még a gazdagon díszített, nehéz gyapjúszöveteket gyártó flamand textilipar fénykorában is. A kiegyensúlyozatlanság remekül megfigyelhető a 12. század folyamán és a 13. század nagy részében az északnyugat-európai és az itáliai kereskedők találkozási pontjául szolgáló champagne-i vásárok pénz- és súlyrendszerének változásaiban. Champagne valutája a *denier provinois* volt, melyet nagy tömegben szállítottak dél felé, így Észak- és Közép-Itáliában széles körben elterjedt. Amikor Rómában elkezdtek dénárt verni, tulajdonképpen a champagne-i dénár utánzatát készítették el. A troyes-i márkán alapuló champagne-i súlyrendszer a vásárokon gazdát cserélt árukkal együtt került északra, így a troyes-i súlyok hamarosan egész Északnyugat-Európában használatosak lettek.

Amikor a 14. században az itáliaiak a flamand gyapjúszövetek importálása helyett megkezdték a helyi előállítást, az észak és dél közötti különbség még szembetűnőbbé vált. Bár az 1400, illetve később az 1450 körüli ezüstéhség idején a nemesfémek áramlása hatalmas méreteket öltött, valójában ez a kereskedelmi mérleg korábban kialakult, és később is fennmaradt kiegyensúlyozatlanságának volt az ínséges idők miatt felfokozott megjelenése.

Délnémet területek

A következőkben tárgyalt téma megértéséhez még egyszer hangsúlyoznunk kell, hogy a német területekről két különböző vidékre is szállítottak jelentős mennyiségű nemesfémet: Frankfurtból Kölnön át Dél-Németalföldre, illetve az Alpokon át Észak-Itáliába.

Az Alpokon túlról érkező kereskedők igen fontosak voltak az észak-itáliaiak számára, erről tanúskodik a velencei Fondaco dei Tedeschi is. Az első Fondacót a velencei állam építtette az 1220-as években a város üzleti életének szívében, a Rialto híd közvetlen közelében. A Fondaco a Velencébe érkező német kereskedőknek szállást és raktározási lehetőséget nyújtott. A Fondaco megépítése két szempontból is jelentős lépés: az állam ezzel egyrészt támogatja a város számára oly fontos kereskedői csoportot, másrészt pedig kontrollálja tevékenységüket. A 12. század végén történt felfedezése után az Alpok keleti részen felszínre hozott ezüst volt a legfontosabb „árucikk", amelyet a német kereskedők Velencébe szállítottak. Bernardus Teutonicus is elsősorban abból szerezte hatalmas vagyonát, hogy Friesach-ban és St Veit-ben kitermelt ezüstöt és vörösrezet fuvarozott át nagy tömegben a Tarvis-hágón, melyért cserébe itáliai és levantei termékeket vásárolt.[15] Mire az első Fondaco megépült, már nagy mennyiségű freibergi ezüst érkezett Velencébe. Évszázadokon át rengeteg „németnek" nevezett ke-



Egy évszázadon át tartó növekedés után Nürnberg és Augsburg olyan nagy jelentőségre tett szert, hogy a délnémet vidék már 1500 előtt az európai szárazföldi kereskedelem központja lett. A sugárirányú úthálózatnak köszönhetően (lásd 391–393. oldal) Nürnberg és Augsburg szoros összeköttetésben állt a Loire menti francia királyi udvarral, továbbá a kereskedelem és az ipar korábbi észak-itáliai és dél-németalföldi központjaival. Az utak lehetővé tették a délnémet üzletemberek számára az általuk irányított türingiai vasbányákkal, felvidéki vörösrézbányákkal, illetve a felvidéki, cseh és szász ezüst- és aranybányákkal való állandó kapcsolattartást (lásd 373. oldal).



A Rialto volt Velence pénzügyi központja. Bal oldalán áll a Loggia dei Mercanti, jobb oldalán a „Fondaco dei Tedeschi". A Fondaco közvetítésével érkeztek Velencébe a Közép- és Kelet-Európában bányászott nemesfémek. Amikor 1494-ben Vittore Carpaccio A Szent Kereszt csodája *című festményén megörökítette a fából készült hidat, boltok működtek rajta, és a középső része felnyitható volt.*

reskedő érkezett a lagúnák városába a mai Németország, Ausztria, Csehország, Szlovákia és Magyarország területéről, akik viszonylag kevés árucikket, ám annál több közép-európai ezüstöt, illetve később aranyat hoztak Velencébe.[16]

A Velence és Nürnberg között az Alpokon át szállított árucikkek sokféleségéről tanúskodnak Hilpolt Kress 1392-es feljegyzései. Kress egy 14–15. században kiemelkedően jelentős szerepet játszó nürnbergi vállalkozás velencei ügyeit intézte. A Velencéből a német területekre érkező áruk egyik legfontosabbika a textília volt. Egy év alatt Kress 101 tekercs (elsősorban selyem-) kelmét említett elszámolásaiban. A kelmék értéke igen változó volt: a tekercsenként 3,5 forintba kerülő olcsó „pasthart" szövettől a negyvenforintos, vagyis egy átlagos firenzei

munkás kétéves bérével megegyező összeget kóstáló kék bársonyig sokféle textília került Németországba. A kelmék többsége közepes árfekvésű volt, a brokát például 10–14, a tafota pedig 7,5 forintba került tekercsenként. Bár ezek ára negyedannyi volt, mint a bársonyé, még ezek is luxuscikkeknek számítottak. Ekkorra (14. század vége) a textíliák többségét Észak-Itáliában gyártották, persze akadtak olyanok, amelyek Damaszkuszból vagy Bagdadból érkeztek. A tafota anyagok származási helye Szamarkand volt. A Kress által feljegyzett 101 tekercs textília összértéke 1075 forintot tett ki. A textilszállítmányok után az értéket tekintve a második helyre szorultak a fűszerek. Ezekre Kress 880 dukátot költött, melynek kis híján a felét indiai bors beszerzésére fordította. A kelmék és fűszerek mellett Kress igazgyöngyöket is szállított Nürnbergbe, melyekből összesen nem kevesebb mint 257 és egynegyed unciát vásárolt (hét különböző vételár szerepel az elszámolásban). Bár az igazgyöngyök összértékét nem jegyezte fel, bizonyára nem sokkal maradhatott alatta a fűszerekének, sőt elképzelhető, hogy még a textíliákét is meghaladta, attól függően, hogy a különböző minőségű gyöngyből összesen hány unciát tartalmazott a szállítmány. A selymek, fűszerek és igazgyöngyök mögött az értéket tekintve messze elmaradt a többi importáru: a szicíliai, krétai és a Földközi-tenger egyéb keleti ültetvényeiről származó, Velencében finomított cukor, a szíriai gyapot és a szappan. Valószínűleg a szappan volt az a legolcsóbb termék, amely esetében még megérte kifizetni a Velencéből Nürnbergbe tartó, a Brenner-hágón áthaladó 650 kilométeres szárazföldi út szállítási költségeit. A feljegyzés szerint 100 font szappan 2 dukátba került, így a Kress által szállított fél tonna szappan értéke nyomába sem érhetett egy tekercs kék bársonyénak.

Nürnbergből Kress több mint 3600 forintnyi ezüstöt küldött Velencébe, kétharmadát rúdezüst formájában, egyharmadát pedig a nürnbergi ezüstművesek által feldolgozott állapotban. Az olvasó feltehetőleg csodálkozik azon, hogy a megmunkálás nem járt együtt nagyarányú értéknövekedéssel: egy ezüsttál csak körülbelül 8%-kal ért többet, mint egy ezüstrúd. Nürnbergből Velencébe sokkal kisebb értékben érkezett arany (körülbelül 500 forintnyi), mint ezüst. Mivel az ellenkező irányba is fuvaroztak aranyat (körülbelül 140 forintnyit), megállapíthatjuk, hogy Velence nem sok délnémet aranyat tudott felhalmozni.

Kress további négy árucikket transzportált Nürnbergből Velencébe, ám ezek közül igazából csak a baltikumi borostyán tekinthető említésre méltónak, igaz, még ez is alig haladta meg az ellenkező irányba fuvarozott cukorszállítmányok értékét. Alapjában véve tehát Kress kereskedelmi ügyletei révén Velencéből elsősorban selymet, fűszereket és igazgyöngyöt szállított Nürnbergbe, amiért cserébe szinte kizárólag ezüstöt adott.[17] Akárcsak a Közép-Európa és Itália közötti kereskedelmi kapcsolat esetében, a Közép-Európa és Németalföld árucserés ügyletei során is megfigyelhető volt a közép-európai nemesfém kiáramlása. Ezt szemlélteti az is, hogy a frankfurti vásárt Közép-Európában textilvásárnak *(tuchmesse)* nevezték, Németalföldön pedig nemesfémvásárnak *(geldmesse)*.

Arany- és ezüstbányák

A Dél-Németalföldre és Észak-Itáliába vezető szárazföldi útvonalak célállomásai természetesen a középkori nemesfémlelőhelyek voltak (lásd 373. oldal térképe).



Az ezüstöt, illetve később az aranyat számos helyen bányászták Közép-Európa területén. A lelőhelyek jelentősége időről időre – gyakran igen gyorsan – változott.[18] A nemesfémlelőhelyek tárgyalásakor nem feledkezhetünk meg arról, hogy minden bányának korlátozott volt az élettartama: amikor lelőhelyre bukkantak, megkezdték a nemesfém kitermelését, ám a bánya előbb-utóbb kimerült, vagyis a korabeli technikai feltételek mellett a továbbiakban már nem volt gazdaságos a fémek felszínre hozatala – a kitermelés költségei messze meghaladták a nemesfém árát. Ezután az adott bánya termelése rohamosan csökkent, és gyakran teljesen meg is szűnt, és csak akkor indult újra – ha újraindult egyáltalán –, amikor technológiai újítások terjedtek el vagy a költségek csökkentek. A nemesfémek kisebb lelőhelyei mellett a késő középkorban néhány bányában „nagyüzemi" kitermelés folyt. Az egyik legkorábban feltárt ezüstlelőhely Meissennél feküdt. Itt, a később Freiberg néven ismertté vált bányavidéken 1168-ban teljesen véletlenül bukkantak rá a föld mélyén lapuló ezüstre. A német humanista, Georgius Agricola a következőképpen mesélte el a történteket a 16. században:

A szászországi Annaberg számára 1521-ben készített oltárképén Hans Hesse egy újonnan felfedezett érclelőhelyen folyó munkálatokat mutatta be. A domboldalon számtalan kis bánya látható, melyekben szabad bányászok dolgoznak. Mivel a vízi energia és a bányalovak erejének kihasználására csupán a nagyobb volumenű bányamunkálatok során nyílt lehetőség, a képen látható bányászok maguk húzzák fel az ércet a tárnákból, és kalapáccsal törik kisebb darabokra, hogy utána talicskán elszállíthassák. A munkások derekukra bőrkötényt kötöttek, mely már-már egyenruhára emlékeztet.



Bár a Rülein von Calw 1500 körül Freibergben kiadott Bergbüchlein *című könyvéhez készült metszet kevésbé kidolgozott, mint az előző oldalon látható oltárkép, megfigyelhető rajta, hogy a bányászok – akárcsak az oltárképen – egyénileg kezdték meg a lelőhelyek kiaknázását.*

Csak a szerencsén és a véletlenen múlt, hogy a Meissenhez közeli Freibergben ezüstre akadtak. A Saale folyó mellett fekszik Halle városa, …melynek sós forrásai igen híresek… Amikor néhány ember Halléból sót szállított kocsin… a keréknyomban ólomércet *(galena)* találtak, melyet a vízfolyások hoztak felszínre. Mivel ez az érc a goslari ércre hasonlított, az emberek betették a kocsikba és elvitték Goslarba, hiszen az itteni kereskedők szoktak ilyen érceket értékesíteni. Mivel az olvasztás során kiderült, hogy az újonnan felfedezett érc sokkal több ezüstöt tartalmaz, mint a goslari, néhány bányász azonnal Meissenbe sietett, a ma Freibergnek nevezett város környékére. Freiberg szép és gazdag város, és a történetek szerint a helyi lakosok a bányászatból szerezték vagyonukat.[19]

A freibergi bányák felfedezése előtt már jó ideje nem bukkantak ezüstre – utoljára a közelben fekvő, Agricola által is említett, Harz-hegységbeli Goslarban tártak fel ezüstbányákat a 960-as években. Az 1040-es évektől azonban a goslari bányákban egyre kevesebb és kevesebb ércet tudtak felszínre hozni. Az ezüst európai utánpótlása egy évszázadon át csökkent, és a kontinens nemesfémei az első keresztes háborútól fogva egyre növekvő mértékben áramlottak ki Európából, így 1168-ra az európai ezüstkészlet igencsak megcsappant.

A freibergi ezüst felfedezése és a kitermelés megindítása volt az első azok közül a bányászati vállalkozások közül, amelyeknek köszönhetően a 14. század elejére az európai ezüstkészlet megsokszorozódott. Egy emberöltőnyi ideig a freibergi bányák voltak Európa legfontosabb ezüstellátói. Az 1170-es és az 1180-as években több – valószínűleg sokkal több – mint négy tonna ezüstöt hoztak itt felszínre évente. A kitermelés növekedésének köszönhetően a Rajna-vidéken, Flandriában, Artois-ban, Angliában, a közép-európai országokban és Észak-Itáliában igencsak megélénkült a pénzverés. A 12. század végén a freibergi bányák



Amikor a 15. század vége felé Kutná Horában ismét megindult az ezüst felszínre hozása, a kitermelést nagy volumenű művelésre törekvő bányavállalatok szervezték meg. A képen látható, hogy készítője milyennek képzelte el a kitermelési munkákat egy többszintes Kutná Hora-i bányában.





A 15. század végén az ezüst kitermelése, az olvasztás és a pénzverés Kutná Horában igen összetett módon kapcsolódott össze (lásd 365–367. oldal). A jobb oldali képen a még beolvasztatlan ezüsttartalmú ércet egy sokszögű asztalra szórták, hogy szemügyre vehessék. Fent a legfontosabb cseh pénzverde, a Kutná Hora-i pecsétje látható. A pénzverde munkásai zárt társaságba tömörültek.

mellett további bányákban is megindult az ezüst kitermelése: az Alpok keleti területén fekvő, a salzburgi érsek birtokának számító Friesachban és a Siena és Volterra határai mellett, közép-itáliai Montieriben. A három bányavidék közül Friesach lelőhelyei merültek ki leggyorsabban, már 1230 körül hanyatlani kezdett a kitermelés. A montieri bányák az 1250-es években merültek ki, és a freibergiek is hamarosan, még a 13. század vége előtt ugyanerre a sorsra jutottak.

A 13. század második felében a két legfontosabb ezüstbánya a Csehország és Morvaország határán fekvő Iglauban (Jihlava), illetve a délnyugat-szardíniai Iglesiasban működött. Az előbbit az 1220-as, míg az utóbbit az 1250-es években kezdték kiaknázni. Az iglaui bányában 1250 és 1275 között feltehetően körülbelül négy tonna ezüstöt hoztak a felszínre évente. Az iglaui bánya megnyitása számos freibergi bányászt vonzott a helyszínre, ahogy egy évszázaddal korábban a freibergi és más alpokbeli lelőhelyekre is rengeteg szász bányamunkás érkezett Goslarból. Ezek a német ajkú bányászok nevezték a várost Iglaunak. Kevéssé meglepő, hogy Iglau bányáinak előírásai a freibergi mintákat követték, ahogy korábban a freibergi előírásokat a Goslarban már a 10. század óta alkalmazott szabályok szerint alkották meg. Igen logikus lépésnek tekinthető az is, hogy a cseh király hamarosan pénzverdét nyitott Iglauban, mely hamarosan





A termékeny Kutná Hora-i ezüstbánya felfedezése lehetővé tette II. Vencel cseh király számára, hogy teljesen átdolgozza a cseh pénzverés rendszerét. 1300-ban a korábbi pénzverdéket e bánya köré csoportosította egy nagy pénzverde-komplexumként. Az új verdében megkezdődött egy teljesen új címlet, a prágai garas gyártása (fent). Megjelenésekor ez volt a legnagyobb címletű érme egész Közép- és Kelet-Európában, és hamarosan az egész területen igen elterjedt lett. Nagy számban szállították Itáliába és a levantei területekre is, ázsiai árucikkekért cserébe.

az ország legforgalmasabb pénzverdéjévé vált. Azzal egy időben, hogy az iglaui ezüstbányák átvették a freibergi és friesachi lelőhelyek közép-európai ezüstellátásban betöltött jelentős szerepét, Dél-Európában a montieri bányák kénytelenek voltak átadni helyüket a szardíniai Iglesias bányáinak. A jelentős mennyiségű ezüstöt termelő iglaui és iglesiasi bányák mellett a 13. század második felében számos kisebb jelentőségű lelőhelyet is feltártak Európa különböző területein. Akárcsak Szardíniára és Csehországba, a kisebb bányákba is rengeteg német ajkú bányász érkezett. A szláv területbe beékelődött német iglaui munkások további sikeres bányászati vállalkozásokban vettek részt a lelőhelytől délre és keletre. Ezekre olykor egy-egy adott uralkodó meghívására került sor. Az 1235 és 1270 között magyar királyként uralkodó IV. Béla iglaui bányászokat hívott Selmecbányára, a ma Szlovákiához, akkor pedig a Magyar Királysághoz tartozó városba. A bányászok Schemnitznek nevezték a települést. IV. Béla a bánya számára az iglaui előírásokon alapuló rendszabást készíttetett. Később Selmecbánya lett a többi magyarországi bánya „anyabányája".

Amikor a 13. század legvégén az iglaui kitermelés már hanyatlásnak indult, egy új bányát nyitottak meg a csehországi Kutná Horában, mely a középkor legtermékenyebb lelőhelyének bizonyult. Kutná Hora, vagy német nevén Kuttenberg ezüstkészleteit 1298-ban fedezték fel, és a következő negyven esztendő során évente húsz-huszonöt tonna ezüstöt hoztak itt felszínre. Iglau jelentőségének csökkenésével az itteni pénzverde is elvesztette fontos szerepét, így ezután a Kutná Horában működő verde számított a legszámottevőbbnek Csehországban. Az Alpoktól északra vert ezüst garasok között a prágai garas, vagyis a *grossus pragensis* volt az első, és ebből gyártották a legtöbbet akkoriban. Előállítása 1300-ban kezdődött meg Kutná Horában.

Az utolsó nagy nemesfémlelőhelyek, amelyeket a „hosszú 13. század" során vettek művelés alá, azok a mai Szlovákia területén fekvő körmöcbányai aranylelőhelyek voltak. Az 1320 körül feltárt aranybányák csupán harminc kilométerre feküdtek a viszonylag termelékenynek mondható selmeci ezüstlelőhelyektől. Bár az aranybányászat a középkori Magyar Királyság számára nem számított újdonságnak, a kitermelési munkálatok volumene igen megváltozott 1320 után. Már 1196-ból is maradt fenn forrásunk arra nézve, hogy a Magyarországon bányászott aranyat a Dunán Bécsbe szállították, a 13. századra vonatkozó adatok tanúsága szerint pedig kisebb-nagyobb mennyiségű aranyat a középkori Magyar Királyság számos területén – azon belül is elsősorban Erdélyben – bányásztak. Az aranylelőhelyekre többnyire az ezüst keresése közben bukkantak rá. Akárcsak az ezüst, a kereskedelem révén az arany nagy része is Bruges-ben és Velencében kötött ki. Az 1320 előtt Magyarország területén bányászott arany mennyisége még mindig elenyésző volt a nyugat-afrikaiéhoz képest.

A német ajkú bányászok által Kremnitznek nevezett körmöcbányai aranylelőhely feltárását követően Károly Róbert magyar és Luxemburgi János cseh király között kereskedelmi és pénzügyi megállapodás jött létre. 1327-ben a két uralkodó megegyezett, hogy a cseh ezüstre és a magyar aranyra alapozva országaikban azonos forint-garas érmerendszert vezetnek be. 1328-ban Károly Róbert a cseh pénzverés központjából, Kutná Horából hívott pénzverőket Körmöcbányára, mely a nem sokkal korábban felfedezett aranynak köszönhe-





A felvidéki – elsősorban a körmöci – bányák aranyának nagy részéből dukátokat készítettek (balra). Az érméken Magyarország egyik szentje, Szent László alakja látható. Akárcsak a prágai garasok, a körmöci érmék is igen széles körben elterjedtek a német területeken és Kelet-Európában. Az Itáliába kerülő érmék közül sokat velencei dukáttá alakítottak, majd a levantei területekre vitték, hogy enyhítsék a kereskedelmi mérleg egyensúlytalanságát. A jobb oldali, 15. század végi kép a Kutná Hora-i Szent Barbara-templomban, a Pénzverők Kápolnájában található. A képen látható pénzverő éppen prágai garasokat készít. Az érme úgy készült, hogy a pénzverde munkásai által teljesen simára csiszolt ezüstlapot a pénzverő rátette a dombornyomó alsó részére, majd ráillesztette a dombornyomó felső részét és addig ütötte kalapácsával, míg a minta ki nem alakult az érmén.

tően a legjelentősebb magyar pénzverő várossá vált. Az Alpok keleti oldalán elsőként 1328-ban vertek arany pénzérméket. Az érmék súlya és finomsága megegyezett a firenzei forintéval és a velencei dukátéval, sőt kezdetben kialakítása is szinte teljesen azonos volt a firenzei aranyforintéval.

A magyarországi aranybányászat egészen a 15. század második feléig folytatódott, igaz, már az 1320-as, 1330-as években elérte a változások első hulláma. Kezdetben az arany nagy részét feldolgozatlanul Bécsbe küldték.[20] Nagy Lajos (1342–82) azonban bevezette, hogy a felszínre hozott aranyat a kamaragrófnak *(comes camerarum)* kellett felvásárolnia, majd a pénzverdébe küldenie. A 14. század második felében évente körülbelül 400–500 ezer aranyforintot (vagy ahogy a 14. század vége felé hívták, aranydukátot) vertek a körmöci pénzverdében. Még 1402-ben is 400 ezer forintot gyártottak.[21] Ez körülbelül másfél tonna aranyat tett ki, melynek értéke 16 tonna ezüstének felelt meg. A pénzverés volumenének vizsgálata természetesen csupán a kitermelt aranymennyiség alsó határát mutatja meg. Mivel Magyarországon a feldolgozott arany mennyisége kiemelkedően nagy volt, nem tekinthető meglepőnek, hogy a magyar forint Közép-Európa egész területén igen közkedvelt és elterjedt fizetőeszközzé vált, továbbá hogy a középkor utolsó százötven évében az összes nyugat-európai ország megfelelő aranykészletet tudott felhalmozni.

Ugyanez azonban nem mondható el az ezüstről, ugyanis a nyugat-európai ezüstkészletek a 14. század második felétől jelentősen fogyni kezdtek. A probléma oka abban keresendő, hogy mialatt az Európa és Ázsia közötti kereskedelmi mérleg továbbra is kiegyenlítetlen maradt, megszűntek az ezüsttermelés lehetőségei. A szardíniai Iglesias bányái az 1340-es években kezdtek kiapadni, és 1365 környékén végleg leállt a kitermelés. Az itt felszínre hozott ezüst elvesztését csak egy frissen felfedezett dél-európai ezüstlelőhely tudta volna ellensúlyozni, ám akkortájt már nem sikerült újabb bányákra bukkanni. Amikor a Kutná Hora-i bányákon is mutatkozni kezdtek a kimerülés jelei, a probléma

még komolyabbá vált, ugyanis Közép-Európában sem tudtak új ezüstbányát megnyitni egészen az 1460-as évekig. Míg a szardíniai lelőhelyek viszonylag váratlanul apadtak ki, a Kutná Hora-i kitermelés fokozatos hanyatlása sokkal hosszabb ideig tartott. A felszínre hozott ezüst mennyisége a 14. század első felében évente több mint húsz tonna, a század második felében pedig – még mindig – tíz tonna volt. A bányák egészen 1422-ig működtek, ám ebben az évben a huszita háborúk folyamán Zsigmond csapatai kifosztották a várost. Néhány bányát hamarosan újra megnyitottak. Az ezüst mennyiségének csökkenését részben ellensúlyozni tudta a Magyarországról érkező frissen felfedezett arany. A nagyobb volumenű ügyletek esetében, továbbá a kereskedelmi mérlegnek a váltók következtében kialakuló egyensúlytalanságának helyrebillentésére sokkal egyszerűbb volt aranyérmét használni, mintsem ezüstöt. A lakosság mindennapi kiadásainak kiegyenlítésére azonban az aranypénzek teljesen alkalmatlanok voltak. A kereskedelmi mérleg kiegyensúlyozatlansága és a bányák kimerülése önmagában is elegendő volt ahhoz, hogy Európában kritikus pontot érjen el az ezüsthiány, a problémát azonban tovább fokozta két teljesen más jellegű tényező: egyrészt a nemesfém tudatos felhalmozása, másrészt pedig az érméknek az elkopás, újraverés és különféle váratlan események miatt bekövetkezett elvesztése. Az ezüsthiány az 1370-es évektől vált érezhetővé, és Európa egyes területein az 1390-es évekre egyenesen ezüstéhség alakult ki. Egyedül a velenceiek tudták részben elkerülni ezt a válságos helyzetet, ugyanis a városállam hozzáféréssel rendelkezett az újonnan feltárt szerbiai és boszniai arany- és ezüstbányákhoz. Mindazonáltal sem a boszniai, sem a szerbiai bányák nem tudtak olyan nagy mennyiségű nemesfémmel előállni, mint az előző két évszázad legjelentősebb lelőhelyei. Bár a bizonyítékaink nem egyértelműek, a balkáni bányák legfontosabbikában, a Novo Brdó-i lelőhelyen az 1430-as évek elején évente kevesebb mint 2,5 tonna ezüstöt és fél tonna aranyat hoztak felszínre. A balkáni bányák nemesfémeinek egy része az 1370-es évektől Velence ezüst- és aranykészleteit növelte. A velenceiek azonban nem tudták rátenni a kezüket a kitermelés egészére. A dalmát ezüstöt az 1372-ben Raguza és Ancona által kötött kereskedelmi egyezmény is említi. A firenzei pénzverde megszervezte, hogy Anconán keresztül Raguzából szállítsák számára az érmék előállításához szükséges ezüstöt. Amikor Firenze 1405-ben 200 ezer forintért megvásárolta Pisát és annak vidéki területeit Boucicaut marsalltól, a vételár nagy részét állítólag raguzai ezüstben fizették ki.[22] A 15. század elején további bányákat tártak fel, melyek termelése az 1420-as években érte el csúcspontját. A Balkánról Velencébe érkező ezüst háromnegyedét egyből tovább is szállították Egyiptom és Szíria irányába, így csak töredékük tudott bekerülni az európai, angliai és észak-itáliai forgalomba. A szerb és boszniai ezüst levantei térségbe való továbbküldésének azonban pozitív vonása is volt, hisz ennek köszönhetően sokkal kevesebb aranyat kellett keletre szállítani, így az ezüstéhség miatt az 1390-es évektől kialakuló általános európai aranyhiány valamelyest enyhült. (Ez a szerbiai és boszniai bányák 1430-as évektől jelentkező kimerüléséig tartott.) A balkáni arany- és ezüstszállítmányok áldásos hatását azonban nem sokáig élvezhették a velenceiek: az 1450-es, 1460-as években a törökök elfoglalták Szerbiát és Boszniát, és véget vetettek a nemesfémek nyugatra áramlásának.

Eközben a körmöci aranykitermelés volumene is csökkenni kezdett. A legnagyobb mennyiségű magyar aranyforint Nagy Lajos, illetve sógora, Luxemburgi Zsigmond (1387–1437) uralkodása idejéről maradt fenn. Zsigmond uralmának vége felé, az 1420-as évektől hanyatlásnak indult a pénzverés, illetve feltehetőleg a kitermelés is. 1442-ben csupán 24 ezer forintot gyártottak Körmöcön, mely a negyven évvel korábbi mennyiség egy tizenhatodát sem érte el. A következő két év során a pénzverés teljesen megszűnt itt. Ennek következtében a 15. század közepén még a század elejének ezüstéhségénél is súlyosabb nemesfémhiány alakult ki Európában. Az arany- és ezüsthiány nyomában járó gondok és a hitelek beszűkülésének hatásai már az 1460-as évek elején érezhetőek voltak, ám az újabb ezüstlelőhelyek felfedezésével megszűntek. Az Alpok és az Érchegység területén számos új ezüstbánya nyitotta meg kapuit, többek között a tiroli Schwaz és a szászországi Schneeberg közelében. Ezzel párhuzamosan az időközben bevezetett technológiai újítások, elsősorban a bányavíz kiszivattyúzására és az érc finomítására használt berendezések lehetővé tették a bezárt bányák ismételt megnyitását. Ezek közé tartozott a körmöcbányai (Felvidék), a Kutná Hora-i (Csehország), a freibergi (Szászország) és a goslari (Harz-hegység) bánya, melyek korábban egymás után töltötték be Európa legjelentősebb ezüstbányájának funkcióját. Ezekből az újra megnyitott bányákból azonban a korábban ugyanitt kitermelt mennyiséghez, illetve a 15. század második felében felfedezett új lelőhelyekhez képest viszonylag kevés ezüstöt tudtak felszínre hozni. A körmöci aranybánya kitermelése például sosem érte el újra 14. századi volumenét. A 15. század végén Hunyadi Mátyás idejéből maradt fenn a legtöbb magyar aranyforint. A rendelkezésünkre álló adatok tanúsága szerint Mátyás uralkodásának utolsó négy évében (1487–1490) évente csupán 72 ezer forintot gyártottak Körmöcbányán. Ez az összeg – bár háromszorosa a Zsigmond korabelinek – a 14. században vert érmék értékének csak egyötödét tette ki, ám még így is körülbelül háromtonnányi ezüstöt dolgoztak fel. Megállapíthatjuk tehát, hogy Körmöcbánya ismét jelentős szerepet kapott Európa nemesfémellátásában.

Bár a schwazi és schneebergi érclelőhelyeket már 1460 előtt felfedezték, igazán nagy volumenű kiaknázásuk csak jóval később kezdődött meg. A kitermelt ezüst mennyisége az 1480-as években mindkét helyen elérte az évi 10–12 tonnát. A schwazi és a schneebergi azonban csak kettő volt a számos újonnan megnyitott bánya közül, igaz, a legtermelékenyebbek. A felszínre hozott nemesfém óriási mennyisége még a mai ember számára is hihetetlennek tűnhet. Természetesen a 15. században is igen nagy volt a kitermelt ezüst jelentősége, főképpen, ha arra gondolunk, hogy egész Európában általános ezüstéhség volt. Különleges és egyben lenyűgöző élmény lehet egy tiszta ezüstből készült asztalnál étkezni, ahogy azt a szász választófejedelem tette az egyik bányájában, ám mindez még különlegesebb, ha eközben az egész kontinens híján van az ezüstnek.

A 16. század elején felgyorsultak a 15. század végén megindult folyamatok. Ebben az időben a két legfontosabb lelőhely az Érchegységben található szászországi Annaberg (északi oldal) és a csehországi Jachymov (Joachimsthal, déli oldal) volt. Az utóbbi ugyanolyan termelékenynek bizonyult, mint amilyen a Kutná Hora-i volt a 14. században. Ezzel párhuzamosan az előző generáció által feltárt schwazi és schneebergi bányák is számos évtizeden keresztül meg tudták

őrizni viszonylag jelentős pozíciójukat. Az európai ezüstkitermelés egészen az 1530-as évekig növekvő tendenciát mutatott, ezután azonban gyors csökkenésnek lehetünk tanúi. Hogy a kitermelésnek az 1530-as években elért csúcspontja vajon utolérte-e a kétszáz évvel korábbi szintet, az egyelőre nem tisztázott.

Az egyes lelőhelyeken általában több bányát is megnyitottak: ahol a domboldalban vagy egy völgy mentén ércre bukkantak, megkezdték az ásást, így ha ellátogatunk a szardíniai Iglesias közelében fekvő S. Giorgo ezüstbányáinak maradványaihoz, az az érzésünk támad, hogy a talajt tüzérségi bombázás szaggatta fel – a kitermelés ugyanis több mint ezer kisebb aknában folyt itt.[23]

Bányák, bányatulajdonosok, olvasztóműhelyek és pénzverdék

A legtöbb vidéken a bányászok maguk voltak a bányák tulajdonosai. Amikor egy-egy új lelőhelyre bukkantak, rengeteg bányász sietett a területre, hogy kivehesse a részét a feltárási munkálatokból és a várható haszonból. A középkori bányászok tehát általában saját maguk gondoskodtak foglalkoztatásukról, kisebb csoportokban tevékenykedve. Mindegyik bányásztársaságnak megvolt a saját aknája vagy tárnája. A felszínre hozott ezüst (illetve Körmöcbányán az arany) nagy része a bányászok tulajdonát képezte, bár a helyi fejedelemnek vagy uralkodónak be kellett fizetniük a bányaregálét. A földesúr, akinek a földjén a bánya feküdt, bérleti díjat szedett a bányászoktól, akiknek a kitermelt nemesfémből még tizedet is kellett fizetni az egyház számára. A „szabad" bányász alakja elfogadott és igen elterjedt volt, egyes területeken az újkorban is továbbélt: a Kaliforniába, Ausztráliába, Új-Zélandra és Alaszkába érkező aranyásók is maguk hozták a felszínre a nemesfémet. Ha a 19. századi Alaszka aranybányászaihoz hasonlítjuk a legnagyobb latin-amerikai ezüstbánya, a 16. századi Potosi munkásait, elmondhatjuk, hogy legtöbbjük bizakodó volt, ám nagyon szegény, és csak igen kis százalékuknak sikerült rövid idő alatt tekintélyes vagyonra szert tenni. Kaliforniában a „szabad" bányászoktól hamarosan bányavállalatok vették át a kitermelés irányítását. Ez a tendencia Európa egyes területein már a középkorban is megfigyelhető.

Itáliában nem csak a bányászok fektettek jelentős összegeket a nemesfém kitermelésébe. Az itáliai kereskedőtársaságok átalakulásával egy időben, feltehetőleg részben ennek hatására a 13. század legelején Toscanában egy összetett, már-már kapitalista jellegű szervezet alakult ki, mely valószínűleg igen hasonlított a toulouse-i terület gát- és malomüzemeltető vállalkozásaihoz.[24] A toszkán ezüstbányáknak voltak részvényesei *(partiarii)*, akik Montieriben megalapították a *Le compagnie di fatto d'argentiera*, Massában pedig a *communitates fovee* társaságát. A társaságok tisztviselőket *(magistri)* foglalkoztattak, akik gondoskodtak a szabott fizetésért, nem pedig a haszonból való részesedésért dolgozó bányamunkások szerződtetéséről. A bányászok között bizonyos munkamegosztás volt megfigyelhető.[25] Amikor a 13. század folyamán a pisaiak megnyitották az iglesiasi bányákat, a toscanai bányákéhoz hasonló üzemeltetési rendszert alakítottak ki. A bányászok saját tulajdonát képező számos kisebb akna mellett a 14. század első felében már megalakult egy maroknyi – részvényesek által irányított – bányavállalat is.[26] A bányákat ugyanolyan jó befektetési lehetőségnek tartották, mint bármilyen más üzletet, például a biztosítást. Egy vagyonos pisai árva számára a gyámja által 1318-ban készíttetett inventáriumból kiderül, hogy a fiú nem kevesebb mint hat Iglesias környéki bányában rendel-



Ezen a 15. század végi német rajzon Meister des Hausbuchs egy zárt olvasztókemencét ábrázol, melyben fújtatok segítségével tartják fenn a magas hőmérsékletet. A falhoz döntve egy csődarabot láthatunk, melyet az olvadt fém elvezetésére alkalmaztak. A nemes és nem nemes fémek olvasztására egyaránt ilyen kemencéket használtak.

kezett részesedéssel. Az Alpoktól északra azonban az ilyen kapitalista jellegű bányabefektetések egészen a 15. századig ismeretlenek voltak. I. Edward angol király igen egyedülálló módon megkísérelte közvetlenül kiaknázni a Devon megyei Beer Alston ezüstbányáit. Ezt a lépést az tette szükségessé, hogy a vízelvezető tárnák kialakításához sokkal több pénzre volt szükség, mint amennyit a „szabad" bányamunkások költeni tudtak. Amikor a közvetlen királyi igazgatás csődöt mondott, I. Edward egy itáliai vállalatot bízott meg a bánya kitermelésének kapitalista jellegű irányításával, ám az üzemeltetés veszteségesnek bizonyult, így hamarosan felhagytak a nemesfém felszínre hozatalával. A 15. századig az európai bányászok többsége továbbra is a maga uraként dolgozott, és foggal-körömmel ragaszkodott a bányarendtartások által lefektetett kiváltságaihoz. Életük végéig reménnyel töltötte el őket, ha egy termékeny telérre bukkannak, meggazdagodhatnak és legalább egy kis időre megszűnnek a mindennapi megélhetéssel kapcsolatos gondjaik. A 15. században azonban az Alpoktól északra is terjedni kezdtek a kapitalista jellegű bányavállalatok. Ezeket általában az itáliai kereskedelmi újításokat ekkoriban átvevő és az itáliai árucikkek hazai gyártását megindító német üzletemberek vállalkozó szellemű honfitársai irányították. Az 1460-as években feltárt új lelőhelyek, illetve az ekkor ismét megnyitott régi bányák üzemeltetéséhez a távoli vidékeken élő – többségében délnémet – részvényesek nyújtották az anyagi fedezetet, melynek segítségével drágább, de technikailag fejlettebb bányaberendezéseket tudtak építeni.

Akárcsak Beer Alstonban, Körmöcbányán is a bányavíz elvezetésének magas költségei vetettek véget a „szabad" bányászok tevékenységének. Miután a „szabad" bányászok számára egy bánya kimerült, csak egy-egy külső tőkével rendelkező bányavállalat tudta – a vízelvezetés után – folytatni a kitermelést. Ahogy a Körmöcbánya művelésével foglalkozó történész, dr. Stefan Kazimir megjegyezte, a Klondike átadta helyét Dél-Afrikának.[27]

A Kutná Hora-i bányászati múzeumba látogatva nem láthatunk a szabad bányászok korából fennmaradt tárgyakat, csupán a későbbi időszakok eszközeit vehetjük szemügyre. A bányák részvényeit – akárcsak más üzleti vállalkozásokét – szabadon el lehetett adni. Egy-egy fennmaradt utalás alapján arra

következtethetünk, hogy a bányászati részvények adásvétele igen élénk lehetett. 1477-ben egy szélhámos egy kölni polgárnak egy nem létező bánya részvényeit adta el. A szélhámos akciójának sikeréből megállapíthatjuk, hogy nemcsak a bányákból származó nemesfém, hanem a bányavállalatok részvényei is igen keresettek voltak a korabeli frankfurti vásárokon.[28]

A közép-európai kapitalista jellegű ezüstbányászat kialakulási periódusában a nürnbergi Stromerek és a Thurzók vállalkozásai jártak az élen. A felvidéki Thurzó-család nemcsak az ezüstbányászat német tőkével való fellendítésével foglalkozott, hanem vörösrézkitermeléssel, továbbá a felszínre hozott ezüst és réz értékesítésével is. Az augsburgi Fugger-család később emelkedett fel, ám sikerük még a Stromerekét és Thurzókét is felülmúlta. Amikor az 1520-as években a német fejedelmek és nemesek támadást intéztek a nagyobb vállalatok ellen, a bányászati társaságokat békén hagyták. 1525-ben Frigyes palotagróf a következőket mondta az augsburgi birodalmi gyűlésre küldött követének: „a legjobb az lenne, ha minden vállalkozást felszámolnánk, leszámítva természetesen a bányavidékek területét, ahol rengeteg bányászati vállalatra van szükség". A legnagyobb bányászati vállalkozókat és kereskedőket a fejedelmek „kebelbarátaiként" emlegették. Frigyes saját, Nürnbergtől keletre fekvő önlelőhelyeinek kitermelését egy részvénytársaság bonyolította, emellett György szász herceg érchegységbeli bányáit is egy hasonló vállalat kezelte az 1490-es évektől. A tiroli réz- és ezüst-, a felvidéki réz- és az érchegységbeli ezüstbányákat egyaránt délnémet városi befektetőkből álló bányatársaságok irányították, melyek elég tőkével rendelkeztek és hatékonyan össze tudták hangolni a munkálatokat. A fejedelmek tehát tisztában voltak azzal, hogy a nemesfémek felszínre hozásához és értékesítéséhez nagyobb mennyiségű tőke szükséges.[29]

Bár a kitermelést sok helyen hosszú ideig „szabad" bányászok végezték, az érc kiolvasztásához már akkoriban is hatalmas tőkére volt szükség. Az olvasztás előtt az ércet vízi energiát használó kalapácsokkal felszerelt zúzdában vagy malmokban törték kisebb darabokra. A vízi energiát ekkor már régen alkalmazták kallózásra, illetve papírmalmok működtetésére (lásd 244., ill. 258. oldal). Az olvasztáshoz rengeteg tüzelőanyagra volt szükség. A műveletet többnyire „öntödékben" végezték, ahol a fújtatók is olykor vízi energiával működtek. Iglesiasban az olvasztóműhelyek működtetésével foglalkozó vállalkozókat *guelch*nek nevezték. Ezek az üzletemberek az ércet felvásárolták az egyénileg dolgozó bányászoktól, illetve a nagyobb bányavállalatoktól, megolvasztották, majd az így keletkezett ezüstöt a pénzverdének, az ólmot pedig Cagliariban külföldi vásárlóknak adták el. Az olvasztóműhelyek tulajdonosai Iglesias legfontosabb polgárai közül kerültek ki. Legsikeresebb képviselőjük a földművelő ősökkel rendelkező pisai Agliata-család volt, mely vagyonát abból szerezte, hogy egy olvasztóműhely mellett számos bányászati részvénnyel is rendelkezett. A családtagok emellett részt vállaltak a cagliari gabonakereskedelemben, ingatlanokat vásároltak Szardínián és Pisában, és vagyonuk egy részét pisai kereskedőházakba fektették. Miután Aragónia elfoglalta Szardíniát, visszatértek Pisába, ahol jelentős politikai pozíciót tudtak kiharcolni maguknak, és sikerült beházasodniuk a földbirtokos arisztokrácia köreibe.[30] Körmöcbányán 1442-ben nyolcszáz bányamunkás és nem kevesebb mint négyszáz olvasztómunkás dolgo-



zott. A város politikai életét uraló patríciuscsaládok tagjai között természetesen megtalálhatjuk az olvasztómunkásokat foglalkoztató műhelytulajdonosokat is.

A kitermelt ércek igen összetettek voltak. A körmöci aranytartalmú ércből is termelődött valamennyi ezüst, illetve a Novo Brdó-i ezüsttartalmú ércből is sikerült kinyerni egy kevés aranyat. Az ezüsttartalmú ércek olvasztásakor ólom vagy vörösréz is keletkezett, sőt az utóbbiak mennyisége gyakran jóval meghaladta az ezüstét. A goslari bányákban a vörösrézkitermelés még jóval azután is folytatódott, hogy az itteni ezüst teljesen elfogyott. A felvidéki bányákban nemesfémeket és rezet egyaránt előállítottak, míg Iglesias lelőhelyein nagy mennyiségű ólmot sikerült az ércből kinyerni. Hogy az előállított ezüstnek és aranynak az olvasztás után mi lett a sorsa, az az adott korszaktól és országtól függően változott.

A 12. és 13. században még nem volt általánosan bevett szokás a felszínre hozott ezüst helyi pénzverdébe való beszolgáltatása. Kutná Horában 1300-ban adtak ki erre vonatkozólag egy rendeletet, ám betartatása nehézségekbe ütközött. A bányászokat és olvasztótulajdonosokat nem csak Csehországban igyekeztek rászorítani, hogy a nemesfémet a pénzverdékbe szállítsák; a 14. század első éveiben a sienai *contado* területén élő bányászok például a városi hatóságoknál kieszközölték, hogy a kibányászott – és megmunkálatlan – ezüstöt szabadon szállíthassák, ahová csak szeretnék. Csak a század későbbi évtizedeiben tettek ismét lépéseket a nemesfém kötelező pénzverdébe szállítására vonatkozólag. Freibergben 1339-ben próbálkoztak első ízben rászorítani az olvasztómunkásokat, hogy a nyers fémet egyenesen a pénzverdébe szállítsák. Iglesiasban is az 1330-as években tették kötelezővé az azonnali pénzverést. Pegolotti különlegességképpen említette meg, hogy a szardíniai ezüst tálak formájában nem kapható, hiszen minden felszínre hozott ezüstből *grossi affonsini*t, vagy ahogy ő nevezte,

Az antwerpeni mester, Herri met de Bles 16. század elején készült képén látható, hogyan alakították a frissen bányászott ércet használható fémmé. A jobb oldalon, az öntöde épülete mellett egy felülcsapó vízikerék működteti a tüzet életben tartó fújtatókat. Az olvadt fém a jobb szélen hagyja el az olvasztót. A bal oldalon több különféle tevékenység látható a kovácsműhelyben és környékén, többek között az olvasztóműhelyből kikerült fém kalapálása egy egyszerű üllőn. A munkálatok a hegyek között folytak, a bányák és az érc feltörését végző zúzdák közvetlen közelében (lásd 323. oldal). A munkálatok nem sokban tértek el egymástól, akár ezüst, akár réz feldolgozásáról volt szó. Herri Dinant közeléből származott, gyerekkorát pedig a Meusse völgyében töltötte, ahol a réziparі alapanyagok utánpótlásának egy része még mindig a helyi bányákból származott, többségét azonban a Harz-hegységbeli rézlelőhelyekről szerezték be.





A Fekete-erdő déli peremén fekvő Freiburg székesegyházának két üvegablaka. A város környékén számos kis ezüstbánya működött, melyek közül önmagában egyik sem volt különösebben jelentős, ám összességében a vidék fontos ezüstlelőhelynek számított a 14. század első felében. A bányászok fehér ruhája, és az érc felszínre szállításához használt kosár nagyon hasonló azokhoz, amelyeket Kutná Horában használtak.

anfrusinit gyártottak. Ezt a pénzt először 1326–27 folyamán verték, ám igazán jelentős mennyiségben csak az 1330-as évek legvégén terjedt el, amiből arra következtethetünk, hogy mindent megtettek az új rendelkezés betartatására. A Fekete-erdő területén az olvasztómunkások továbbra is szabadon rendelkezhettek a nemesfémekkel. Az itteni ezüstolvasztók Freiburg-im-Breisgauban még 1369-ben is korlátozás nélkül adhatták el ezüstrúdjaikat. Az ez évi vámjegyzék szerint egy márka veretlen ezüstre négy dénárnyi vámot kellett fizetni. Körmöcbányán a magyar király kincstára 1328-tól megpróbált kizárólagos jogot szerezni az arany felvásárlására. Bár a kincstár igen alacsony, szabott áron vette meg a nemesfémeket, az arany nagy részét a kincstárnak, pontosabban a pénzverde működtetését végző kamarának mégis sikerült megszereznie.

A bányavárosokban üzemeltetett nagy pénzverdék jelentős ipari vállalkozásnak tekinthetők. Az épületeket és az induló tőkét az állam biztosította. A verdéket ezután néhány évre gazdag, gyakran itáliai származású vállalkozók bérelték ki, akik gondoskodtak a forgótőkéről. A munkaerőt a pénzverők kiváltságokkal rendelkező szövetségei adták (lásd 357. és 359. oldal illusztrációi). A szövetségek tagsága apáról fiúra öröklődött. Ezekben a késő középkori nagyüzemi pénzverdékben akár több száz embert is alkalmaztak, így nagyfokú munkamegosztás volt megfigyelhető.[31] A bányászok és olvasztómunkások mellett tehát nagyszámú pénzverő is élt az újonnan felfedezett arany- és ezüstlelőhelyek közelében fekvő, a bányák megnyitásának köszönhetően jelentős fejlődésnek induló városokban.

Bányavárosok

Forrásaink alapján világosan látszik, hogy a bányák közelében elhelyezkedő városok hatalmas fejlődésnek indultak. Ennek egyik legkorábbi példája Freiberg esete. A szász bányászok beözönlése olyan hatalmas méreteket öltött, hogy az érc eredeti lelőhelyét, a minden szervezés nélkül kialakuló Christiandorfot hamarosan Sachstadt, vagyis „a szászok városa" néven kezdték emlegetni. 1185-ben Ottó meisseni őrgróf a bányatelepet kiváltságlevéllel rendelkező várossá tette, és az új településnek a Freiberg („szabad hegy") nevet adta, mely feltehetőleg a bányászok (Bergmänner) szabad voltára utalt. A város ezután gyorsan fejlődött. Ötven évvel az ezüst felfedezése után, 1218-ban Freiberg már fallal körülvett, jelentős városnak számított. Az eltelt évtizedekben kétszer is kibővítették a területét, így Freiberg háromszor akkorára duzzadt, mint az Ottó által kiváltságlevéllel ellátott, ekkor már „óvárosként" emlegetett eredeti település.

Más városok is hasonlóan gyors ütemben fejlődtek. Iglesias, Iglau, Kutná Hora és Körmöcbánya mind fallal körülvett, jelentős városokká nőtték ki magukat.

A 16. századi tűzvész miatt tulajdonképpen semmi sem maradt fenn az egykori Iglau városából, csak a nagy piactér köré való rendeződése. Kutná Horaban viszonylag sok nyoma maradt az egykori bányavárosnak, igaz, elsősorban második felvirágzásának periódusából, a korai korszakában ugyanis az épületek többsége fából készült. Amikor Kutná Horát 1422-ben kifosztották, a város jólétének jó időre vége szakadt, és elhagyatott „szellemváros" volt évekig.

Az 1300 körül épült hatalmas méretű, itáliai fenntartóiról „Olaszudvarnak" nevezett pénzverdét is feltehetőleg főleg fából építették. Belső udvarát a 15. század folyamán kőből átépítették; később ez lett IV. Vencel egyik királyi palotájának alapja. Az uralkodó saját használatú kápolnája éppen a pénzverde páncélterme fölé épült. Ma az egykori pénzverde lenyűgöző pénzverési múzeumnak ad otthont. A Kutná Hora-i középkori pénzverdéből sokkal több maradt fenn, mint bármely más korabeli verdéből, ám az egyelőre nem tisztázott, hogy a megmaradt részek vajon mennyiben tükrözik az 1300-ban emelt épületet.

A 14. század eleji Kutná Hora-i „kis erőd" alapjai szintén jelenleg is láthatók, bár ma egy kapitalista bányatulajdonos elegáns késő gótikus-kora reneszánsz stílusú házaként emlegetik. A „kis erőd" újjáépítésének idejéből származik az ún. „Kőház", mely egy sikeres újgazdag üzletember tulajdonában volt, aki vagyona egy részét abból szerezte, hogy a Kutná Hora-i ezüstöt Budára szállíttatta.

A város késő középkori víztározója a bányák második felvirágzásának korszakából származik. Még a városi víztározó rendszer második világháborút követő kiterjesztési munkálatai során feltárt bánya is a későbbi, „kapitalista" időszakra datálható. A bányában nem kevesebb mint tizenhárom tárna található. A helyszínre látogatók részt vehetnek egy túrán a tárnák egyikében, a középkori bányászok ruhájához hasonló fehér (a sötétben jól látható) öltözékben. A mai ember koszosnak és kormosnak képzeli a bányászokat, ez azonban csak a szénbányászokra volt jellemző. A Kutná Hora-i bányászati múzeumban ma is megtekinthető fából készült csörlőt hat pár ló húzta. Ez a gépezet egyike volt azon 15–16. századi drága felszereléseknek, amelyeket csak a „nagytőkés" bányavállalkozások engedhettek meg maguknak. A Kutná Hora-i zsoltároskönyv illusztrációin (lásd 356. és 357. oldal) megfigyelhetjük a középkori bányákat, bányászokat és a kitermeléshez használt eszközöket – az utóbbiakból számos példányt a Kutná Hora-i bányászati múzeumban ma is szemügyre vehetünk. Az itteni bányák a város nyugati oldalán, a „szamarak völgyében" terültek el, ám a legtermelékenyebb tárnák a város alatt húzódtak. A város patkó alakban helyezkedett el a völgy körül, az „Olaszudvartól" a „kis erődön" át a Szent Barbara-templomig. Bár a templom építését már a virágzás első periódusában megkezdték, az épület csak a későbbi időszakban nyerte el külső támívekkel megtoldott mai formáját. Átépítése a 16. század közepén váratlanul félbeszakadt, amikor a bányákat végleg elöntötte a víz. A templomban több kápolna is található, többek között a bányászati munkákat és a nemesfém-kereskedőt ábrázoló falfestménnyel díszített bányászok kápolnája, illetve a pénzveréshez szükséges lapocskákat készítő és az érméket verő munkást bemutató falfestménnyel ellátott pénzverők kápolnája. Még a város fennmaradt városfalai is a

virágzás későbbi szakaszából származnak. Mivel a bányaváros második fénykora is váratlanul ért véget, a település a pénztelenségnek köszönhetően tudta nagyjából jól megőrizni középkori formáját, eltekintve a 17. századi jezsuita kollégium építése miatt lebontott városrésztől.

Körmöcbányán is megtalálhatók az első virágkor maradványai, amikor az épületek többsége még fából készült, leszámítva a plébániatemplomot és a királyi erődöt, ahol a terület kincstárnoka, vagyis a kamaragróf élt. Ezek az építmények tulajdonképpen ráépültek az arany felfedezése előtti kicsiny Körmöc román stílusú házaira. Első ízben 1328-ban nevezték ki a magyar király tisztviselőjét, a kamaragrófot; ugyanabban az évben, amikor a bányát megnyitották és a bányászok megkapták kiváltságlevelüket. A királyi erőd alatt egy hatalmas – még az iglauinál is nagyobb – piactér feküdt. Itt, a híd melletti ipari központtól távol kezdték meg a városi patríciusok kőházaik építését. 1379-ben már nem kevesebb mint 31 jómódú polgár háza állt a téren.

A város életét a kamaragróf és a patríciuscsaládok irányították, hiszen bár a kitermelés joga bárkit megilletett, az érczúzdák *(Bergmühlen)* és az olvasztóműhelyek azon polgárok kezében voltak, akik elegendő tőkével rendelkeztek az üzemeltetésükhöz. Egy vállalkozó patríciusnak akár három-négyszer többet kellett költenie egy-egy zúzdára vagy olvasztóra, mint nagyszabású városi házára. A patríciuscsaládok a borkereskedelmet is a kezükben tartották, melyből hatalmas jövedelemre tettek szert, ugyanis a körmöci bányászok és olvasztómunkások köztudottan szerettek italozni. Bár az ipari épületek sokkal nagyobb befektetést jelentettek a vállalkozóknak, mára nem maradtak fenn, csupán a tágas borospincékkel rendelkező pompás polgárházakat vehetik szemügyre a Körmöcbányára érkezők. A település szabad királyi város voltát 1405-ben megerősítették – épp abban az időszakban, amikor a bányáknak köszönhető gazdagság apadni kezdett. A szabad királyi város státus persze azt jelentette, hogy a város irányítása a patríciuscsaládok kezébe került, akik nyomban kihasználva kiváltságukat városházát és városfalat építettek. A fal az erődtől indult, ám csak azt a nagy teret ölelte körbe, amelyen a patríciusok házai álltak (illetve a közvetlenül melléjük épült faházakat), a város nagy része tehát a falon kívül terült el. A városfal, három tornyával és kapuival máig áll. Körmöcbányán már a 14. század vége előtt megnyílt egy iskola és egy kórház. A 15. században a pénzverdét a városfalon belül építették újjá, és ez az épület, a régi, kőből emelt verde maradványaival egyetemben máig fennmaradt. Az új verde a 20. században Szlovákia állami pénzverdéjének részévé vált, mely a mai napig Körmöcbányán üzemel. 1442–43-ban, a bányák első kimerülésének időszakában 3000 ember élt a városfalakon belül összezsúfolva, sokan rozoga faépítményekben. A falakon belüli lakosság fele a „szegények" kategóriájába tartozott, feltehetően annak következtében, hogy a bányászat jelentőségének csökkenésével elvesztették munkájukat a bányákban és az olvasztókban. Amikor a bányák hanyatlásnak indultak, a bányászok többsége más vidékekre vándorolt szerencsét próbálni, így az egykor jelentős bányavárosok kísértetvárosokká váltak. Akárcsak Klondike-ban, a faházak többsége itt is elenyészett, ám a virágkor vége felé épített kőépületek többsége változatlanul fennmaradt, hiszen az elszegényedett lakosok nem tudták felújítani vagy átépíteni őket.[32]



A Schedel Liber Chronicarum *című, 1493-ban készült munkájában található metszeten a virágkorát élő Buda látható, harminchárom évvel azelőtt, hogy a törökök a mohácsi csatát követően felégették volna. A város és a magyar királyok gazdagsága a körmöci aranyon alapult. Egy évszázaddal korábban Zsigmond király a bányaregálét kihasználva építtette meg a bal oldalon látható gótikus palotát a korábbi 13. századi kastély helyére. A bányák ismételt felvirágzásának köszönhetően Mátyás király (1458–90) modernizálni tudta a palotát, és kiegészítette egy nagyszabású reneszánsz könyvtárral.*

Hogy pontosan mekkora kiterjedést értek el az egyes városok a virágkorukban, az nem tisztázott. A pestis első hulláma előtt Iglesiasban körülbelül hat-hétezer ember élhetett.[31] A települések növekedésének mértékét csak a 16. századtól tudjuk ténylegesen nyomon követni. A csehországi Jachymov (Joachimsthal) városa közelében 1516-ban találtak először ezüstöt. A lakosság száma ezt követően tíz év leforgása alatt 1050 főről 14 072-re növekedett. Ha az adatokat a sűrűbben lakott Nyugat-Európa lakossági mutatóihoz hasonlítjuk, elmondhatjuk, hogy a település átlagos vásártartó városból jelentős vidéki várossá fejlődött. Anglia vidéki nagyvárosai (York, Norwich, Bristol) az 1520-as években nem rendelkeztek még ennyi lakossal sem (igaz, nem sokkal maradtak el Jachymov mögött). A Rajnától keletre, vagyis a ritkásan lakott kelet-európai régiókban a Jachymovval nagyjából megegyező lélekszámú települések a legnagyobb városok közé tartoztak. A perui Potosí lakossága 1545 előtt igen alacsony volt, ám ebben az évben aranyra bukkantak a környéken. A spanyolok 1572-ben népszámlálást tartottak a városban, melynek során 120 ezer lakost vettek lajstromba, a népesség növekedése tehát elképesztő ütemet ért el. Potosí az amerikai kontinens legnagyobb városaként a legnépesebb európai nagyvárosokkal vetekedett.

Az európai nagyvárosokhoz hasonlóan feltehetőleg a bányavárosok is jelentős fogyasztási központokká váltak. Az ezüst természetesen nem maradt sokáig a bányászok kezében: 1600 körül egy színház és 14 táncterem mellett 36 „kaszinó" is működött Potosíban. Az utóbbiban a bányászok megkopasztásáról 120 engedéllyel rendelkező és 700–800 nem bejelentett szerencsejátékos és számtalan illegálisan tevékenykedő prostituált gondoskodott. Valószínűleg nem állunk távol a valóságtól, ha azt feltételezzük, hogy virágkorukban Freiberg, Montieri, Friesach, Iglau, Iglesias, Kutná Hora, Körmöcbánya és Joachimsthal városában is hasonló karneváli hangulat uralkodott. Vajon a középkori bányavárosokra is igaz volt az a 19. századi kaliforniai megállapítás, hogy „a legnagyobb bevételek a kereskedők, a szállodatulajdonosok, a közlekedési vállalatok és a kaszinók tulajdonosainak zsebébe vándoroltak"?

A jól működő bányavárosi közösség tagjai rengeteg pénzt költöttek különböző árucikkekre és földi örömökre, amit a kereskedők igen gyorsan felismertek, és mindent megtettek, hogy maradéktalanul ki is használják. A helyi ezüst felfedezése után két évvel Potosi vált a luxuscikkek legnagyobb amerikai felvevőpiacává, annak ellenére, hogy Peru kormányzója lépéseket tett a „felesleges költekezés" visszaszorítására. Az ezüst nem csak a városon belül cserélt gyorsan gazdát, hamarosan igen nagy mennyiségben hagyta el a települést a behozott árucikkekért cserébe. A következő áruk kereskedelméből származott a legnagyobb bevétel:

> ...mindenféle selyem és granadai kötött áruk; toledói kardok és harisnyák; Spanyolország különböző területéről származó kelmék; viscayai vas; portugál vásznak és kötött áruk; francia textíliák, selyem-, arany- és ezüsthímzések, illetve nemezkalapok; flandriai falikárpitok, tükrök, szépen megmunkált asztalok, hímzések és csipkék; holland kelmék; német kardok és acélszerszámok; genovai papír; kalábriai selyem; nápolyi harisnyák és textíliák; firenzei szatén; toscanai kelmék, csodás hímzések, és elsőrangú ruhaanyagok; milánói arany- és ezüstszalagok, különleges textíliák; római szentképek; angol kalapok és gyapjúszövetek; velencei kristályüveg; ciprusi, krétai és észak-afrikai fehér viasz; indiai elefántcsont és drágakövek; ceyloni gyémánt; arábiai parfüm; perzsa, kairói és török szőnyegek; a Maláj-félszigetről és Goáról származó fűszerek; kínai porcelán és selyem; a Zöld-foki-szigetekről és Angolából érkező néger rabszolgák.[34]

Nem csak luxuscikkek forgalmazásából lehetett hatalmas vagyonra szert tenni, hanem az alapvető élelmiszerek kereskedelméből is, ugyanis a 16. századi Potosiban – akárcsak a 19. századi Kaliforniában – az élelmiszerek ára hihetetlen magasságokba szökött.

Kiváltságos helyzetben lennének a középkort kutató történészek, ha egy 13. vagy 14. századi krónikás hasonló listát hagyott volna hátra Freibergben, Iglauban, Kutná Horában vagy éppen Körmöcbányán. Mivel ilyen lista nem áll rendelkezésünkre, csak feltételezhetjük, hogy a fenti bányavárosok virágkorukban ugyanúgy vonzották a luxuscikkeket és a nagy tömegben forgalmazott alapvető élelmiszereket, mint Potosi. A középkori bányavárosok közül egyedül Iglesias esetében maradtak fenn szórványos adatok a beáramló luxuscikkekről, selymekről, finom vásznakról és gyapjúszövetekről, továbbá olívaolajról és görög borról. A megsokszorozódott lakosságnak tömegcikkekre és luxuscikkekre egyaránt szüksége volt. A bányászat fejlődésével természetesen együtt járt a környező vidék mezőgazdaságának fellendülése, ám többnyire még ez is kevésnek bizonyult a városba költöző polgárok élelmezésére. Bár a 12. században Szardínia még jelentős gabonaexportőrnek számított, Iglesias 1295-ben gabonabehozatalra szorult. Amikor 1318-ban Pisa szardíniai gabonát akart Itáliába szállíttatni, Iglesias élénken tiltakozott, mondván, hogy Szardínia maga is jelentős élelmiszer-behozatalra szorul, tehát nem várhatják el tőle, hogy kivitelre termeljen: „az itteni emberek sokkal több időt szentelnek az ezüst kitermelésére, mint a búza- és árpatermesztésre, így ha két hétnél tovább nem kapnának külföldről élelmet, nem tudnák fenntartani magukat".[35] A 16. századi Sevilláról szóló tanulmányában Chaunu részletesen megvizsgálta a város export-import ügyle-

teit, hogy pontos adatokat közölhessen a Sevillán áthaladó árucikkekre vonatkozólag. Munkájában feltárta az újvilágba szállított árucikkek mennyiségében és természetében bekövetkezett változásokat, továbbá magyarázattal szolgált rájuk. Domenico Sella igen pontosan foglalta össze a külföldi igényeknek az európai iparra gyakorolt hatását, illetve számba vette az ügyletek lebonyolítása során megjelenő bevételeket.[36] A 13. század során a champagne-i vásárokon gazdát cserélt, majd Kölnön és Frankfurton át keletre, Meissen és Csehország területére fuvarozott termékekről sajnos nem maradtak fenn adatok, és azt a valószínűnek tűnő tényt sem tudjuk forrásokkal bizonyítani, hogy az európai ipar (például a flandriai textilipar) fellendülése szoros kapcsolatban állt a megnövekedett meisseni és csehországi kereslet kielégítésének igényével.

Bár a közép-európai bányavárosok hétköznapi és luxuscikkekkel való ellátása többnyire „német", azon belül is elsősorban délnémet közvetítők kezében volt, néhány itáliai üzletember Kutná Horában és Körmöcbányán egyaránt igyekezett kivenni részét a kereskedelmi ügyletek lebonyolításából. Körmöcbányán elsőként firenzei kereskedők jelentek meg, később pedig velenceiek. „Hippolyt mester", aki 1331-ben a helyi kincstárnok és egyben a város jelentős személyisége volt, a Bardi-családból származott, mely a korabeli Európa legnagyobb üzleti vállalkozását irányította Firenzéből. A család egy későbbi tagja, Nofri dei Bardi Magyarországon nemesi rangot is kapott. A helyi kincstárnokkal szoros kapcsolatban álló körmöcbányai pénzverde igazgatói között is számos firenzei akadt. Jelentős szerepet játszott a város életében a firenzei Portinari-család, mely egész Európában rendelkezett kereskedelmi érdekeltségekkel. A következő évszázadban az egyéni velencei üzletemberek mellett a Velencei Köztársaság is egyre gyakrabban vásárolt nemesfémeket és rezet a Felvidékről.

A bányavárosok hatalmas lökést adtak a kereskedelem fellendüléséhez, mely nemcsak az alapvető élelmiszerek és a bányászok, olvasztómunkások és pénzverők lerészegedéséhez szükséges hatalmas mennyiségű bor behozataláról gondoskodott, hanem távoli vidékeken előállított luxuscikkeket, többek között finom kelméket és fűszereket is szállított a városokba. Körmöcbányán a textíliákra és a szarvasmarhára egyaránt igen nagy kereslet mutatkozott. A különféle importcikkeket a bányászokon, olvasztómunkásokon, prostituáltakon és szerencsejátékosokon kívül – a vagyonukat a bányák termelékenységének köszönhető – fejedelem és fejedelmi udvar, a földesurak és az egyházi személyek is nagy számban vásárolták. Az utóbbi rétegek által generált felvevőpiac elsősorban nem a bányavárosokban jelentkezett, hanem a fejedelmi központokban. Prága és Buda 14. századi felvirágzása nagyrészt az Iglau, Kutná Hora, illetve Körmöcbánya bányáiban folyó kitermelésnek volt köszönhető.

Hogy az uralkodók a bánya jövedelmének mekkora hányadát tudták megkaparintani, az országról országra változott, a helyi szokásoknak megfelelően, melyeknek megváltoztatására is olykor sor került. Agricola korából visszanézve a német fejedelemségekben működő bányák kitermeléséből a fejedelmek tíz százalékban részesedtek; ez volt az úgynevezett *Bergzehnten*. A cseh és magyar királyok azonban legtöbbször a bányakincsek egynyolcad részére tették rá a kezüket. Itáliában a szokásjog vidékről vidékre eltért egymástól. A 12. században a Montieriben felszínre hozott nemesfémek egynegyede a volterrai püspök kincstá-



A felvidéki bányavidék amellett, hogy jelentős mennyiségű arannyal és ezüsttel látta el Európát, a 15. század végére Európa legfontosabb rézkitermelőjévé vált. Teljesen természetes volt tehát, hogy Szepes-Káptalan templomában a szenteltvíztartó bronzból készült.

rába vándorolt. A 13. században, a bányák kimerülésével párhuzamosan ez az arány hamarosan a fémek egynyolcadára csökkent. A savoyai grófok a területükön kitermelt bányakincsek egytized, egytizenegyed vagy egynegyvened részét szerezték meg. Aquileia pátriárkája ugyanekkor a nemesfémek egynyolcadára tette rá a kezét. Az iglesiasi bányák megnyitásakor Pisa városa az összes itt kitermelt ezüst egytizenkettedét magának követelte. Mivel az önállóan dolgozó bányászoktól egyesével lehetetlen lett volna behajtani a részesedést, a város az olvasztóműhelyek tulajdonosaitól *(guelchi)* szedte be a „bányabért". Mivel számuk messze alatta maradt a bányászokénak, a pénz behajtása így sokkal egyszerűbb művelet volt.[37] Sajnos nem állnak rendelkezésünkre egyértelmű adatok arra nézve, hogy a pisai eljárás vajon más vidékeken is bevett módszernek számított-e. Az egyes bányavidékeken uralkodó királyok és fejedelmek a kora újkorban is ragaszkodtak a bányabér beszedéséhez. A spanyol királyok például a 16–17. században a Potosiban kitermelt ezüst egyötödére tették rá a kezüket.

A bányászoknak azonban nem csak a bányabér volt az egyetlen kiadásuk, ugyanis részesedést kellett fizetniük azon terület tulajdonosának, ahol a bánya feküdt. A Fekete-erdő vidéken például a bányászok lerótták a *Bergzehntent* az egyes területeken a *Bergregal*, vagyis a bányaregále tulajdonosának számító bázeli püspöknek, St Trudpert apátjának vagy a freiburgi grófnak. Emellett az adott földterület birtokosának is fizetniük kellett egy bizonyos összeget, melyet a bányatulajdonos és a földbirtokos között kötött szerződésben határoztak meg. Általában minden harmincadik vagy harmincegyedik pfenninget kellett beszolgáltatni, ám néhány különlegesen termelékeny bánya esetében akár a nemesfémek értékének egyhuszadát is elvehették. A gyengébb termelési átlagokkal rendelkező bányák esetében azonban a beszolgáltatott hányad is alacsonyabb volt: többnyire a kitermelés egynegyvenedét szedték be, de arra is volt példa, hogy a földesúr egy százalékos részesedéssel is megelégedett. A 12. század végén a friesachi bányászok a kitermelés kilencedét voltak kénytelenek átadni Admont kolostorának, ami igen magas földesúri részesedésnek számított. Bizonyos esetekben az adott terület uralkodója és a földesúr személye azonos volt. Így volt ez a freibergi, a montieri és a Kutná Hora-i bányák esetében. (Freiberg a meisseni őrgróf, Montieri a volterrai püspök, Kutná Hora pedig a cseh király birtoka volt.)

Nemesfémek és az európai kereskedelem

A freibergi bányák megnyitásától a joachimsthali lelőhely kiaknázásáig a bányászok egymás után bukkantak nemesfémekre Közép-Európában. Ennek köszönhetően az éppen felvirágzó bányavárosok egymás után a térség legjelentősebb városaivá váltak, illetve a bányakincseknek köszönhetően a fejedelmek és a fejedelmi udvarok lakói hatalmas vagyonra tettek szert, így az uralkodók központjai a luxuscikkek felvevőpiacai lettek. Mindezek mellett a bányák feltárása igen nagy ösztönzést adott a közép-európai kereskedelem megélénkülésének is, hiszen nemcsak a mezőgazdasági termékek – mint például gabona, hús vagy bor – iránt növekedett meg látványosan a kereslet, hanem a só és a ruhanemű iránt is. A német bányászok és telepesek kiemelten fontos szerepet játszottak abban, hogy a Szepesség jelentős mezőgazdasági területté fejlődjön. Emellett a térségben a helyi len és a Velence érintésével Szíriából érkezett gyapot felhasználásával figyelemre méltó színvonalat ért el a pamutbársonygyártás.



A legfontosabb ezüst- és aranybányák a 10. és a 15. század között.

EZÜST

Goslar: *10–12. század; 15. század*
Montieri, Friesach, Freiberg: *12–13. század*
Iglesias: *13–14. század*
Iglau (Jihlava): *13. század*
Kutná Hora (Kuttenberg): *14–15. század*
Selmecbánya: *14–15. század*
Srebrenica, Novo Brdo: *15. század eleje*
Schwaz, Schneeberg: *15–16. század*

ARANY

Körmöcbánya: *14–15. század*

Kisebb betűvel a szövegben említett városok olvashatók.

Közép-Európában rengeteg település alakult a középkor folyamán – akárcsak nyugaton. A magyar királyok fennhatósága alá eső területek közül nem csupán a felvidéki bányavidéken és a Szepesség térségében jöttek létre új városok. A selmecbányai ezüstbányászat pártfogójaként számon tartott IV. Béla a királyi központot Székesfehérvárról Budára helyezte át, így az gyors növekedésnek indult. Budával szemben, a Duna átellenes partján létrehozta Pest alapjait. Buda és a „magyar St-Denis"-nek is tekinthető Esztergom között félúton gondoskodott Visegrád városának benépesítéséről. Déli irányban IV. Béla új útvonalat épített ki Itália felé, mely a Magyar Királyság adriai partvidékén haladt, érintve a – bizonyos szempontból – Rijeka elődjének tekinthető tengerparti Zengget (Senj), illetve a Zengg és Buda közötti szárazföldi szakaszon alapított Zágrábot. Az új út hatékonyan egészítette ki a már korábban is létező „jobb oldali útvonalat" *(rechtstrasse)*, mely a Dráva melletti Pettaut (Ptuj) elhagyva az Alpokat keletről megkerülve érkezett Itáliába. A magyar marhacsordákat a 14. és a 15. században is ezen az úton hajtották nyugat felé; 1478 körül évente kilenc-tízezer marha érkezett Magyarországról a mai Olaszország területére.[38] A régi útvonalon nyers bőrt is exportáltak a Magyar Királyságból, ám azokat az árukat, amelyek nem saját lábukon hagyták el az országot, többnyire az új, rövidebb útvonalon szállították a tengerpartig, majd onnan hajón Itáliába, azon belül is elsősorban Velencébe.

Budáról délkelet felé Bizánc, illetve északkelet felé a Szepesség irányába is indultak kereskedelmi utak. Ez utóbbiak a Kárpátokon át Krakkó, illetve Lwów (Lvov) és Kijev felé haladtak tovább. Természetesen a Duna is igen fontos sze-

repet töltött be az áruforgalomban a Fekete-tenger, illetve Bécs és a délnémet területek irányába egyaránt. Magán a folyón is nagy volumenű árucsere zajlott, a marhákat pedig a Duna déli partján vezető úton hajtották a délnémet területekre. A Magyarországot és Németországot összekötő vízi és szárazföldi útvonalon fekvő Bécs természetesen hatalmas bevételre tett szert az áthaladó kereskedelemből. Fekvése is kifejezetten előnyös volt: épp a város területén keresztezte a folyót a Csehországból Itáliába tartó út. A bécsiek városukat árumegállító joggal ruházták fel, így minden külföldi kereskedőnek – délnémeteknek, itáliaiaknak, cseheknek és magyaroknak egyaránt – megvételre kellett ajánlania áruit Bécs lakosai számára, és csak azokat az árukat szállíthatták tovább, amelyekre a helyi polgárok közül senki nem tartott igényt. Ez azt jelentette, hogy a bécsi kereskedőket közvetítőként mindenképpen be kellett vonni a kereskedelmi ügyletek bonyolításába. A bécsiek és az osztrák hercegek hatalmas vagyonra tettek szert a város árumegállító kiváltságának köszönhetően, ám az olasz, délnémet, cseh és magyar kereskedők egyre jobban nehezteltek rájuk. Az átmenő áruforgalom koordinálása – és lefölözése – mellett Bécs az osztrák hercegségen belüli kereskedelem irányításával, illetve a külföldi áruk terjesztésével is foglalkozott. Az osztrák hercegség legfontosabb kiviteli terméke a só volt; emellett bort, bőrt, mézet, viaszt és vasat exportáltak nagyobb mennyiségben. Az importtermékek között a textíliák álltak az első helyen.

Becstől délre a Velencébe vezető legfontosabb útvonal a Tarvis-hágónál kelt át a hegyeken. A 13. század folyamán és a 14. század elején ezen az úton szállították a cseh ezüstöt dél felé, illetve az itáliai textíliákat, valamint a levantei és keleti árukat észak felé. A körmöcbányai aranylelőhelyek megnyitása után a magyar és cseh királyok igyekeztek mindent megtenni, hogy kikerüljék Bécset.

Az 1327-ben kötött cseh–magyar pénzügyi szövetséget (lásd 358. oldal) 1335-ban megújították, illetve általános kereskedelmi megállapodássá szélesítették, melyhez a lengyel király is csatlakozott. Mindkét egyezség egyértelműen a Habsburg Bécs ellen köttetett, ugyanis a város a 13. században a német–magyar és a cseh–itáliai kereskedelmi ügyletek – során olyan jelentős közvetítő szerepre tett szert, hogy mind a csehek, mind a magyarok féltékenyen szemlélték a bécsiek növekvő gazdagságát. A két ország kereskedelmi megállapodásának értelmében a cseh és magyar kereskedők egy időre elkerülték Bécset. A magyar árukat és aranyat ezután elsősorban nem a német területekre, hanem Horvátországot átszelő új útvonalakon az Adriai-tenger és Itália felé szállították. A nyugatra irányuló – a korábbinál sokkal kisebb volumenű – áruforgalom Bécset elkerülve Csehországot és Lengyelországot érintve ért el a német vidékekre. Ezzel párhuzamosan Csehország kereskedelme is változáson ment át: Itália helyett elsősorban a délnémet területekkel és Németalfölddel építettek ki szorosabb kapcsolatokat, míg az Itáliába küldött árukat (melyek mennyisége jelentősen lecsökkent) Bécset elkerülve Németország déli részen át szállították Dél-Európába. A nürnbergi Kress-vállalat például Kutná Hora-i ezüstöt fuvarozott Velencébe az 1390-es években (lásd 354. oldal). A körmöci aranylelőhelyek felfedezése következtében a magyar lakosság vásárlóereje ugrásszerűen megnőtt, így ettől kezdve az országba egyre nagyobb mennyiségű árucikk áramlott, mely elsősorban a budai vásárokon cserélt gazdát. A termékek többsége Itáliából

érkezett, az Alpok keleti nyúlványait megkerülve, illetve Horvátországon át. Cserébe hatalmas mennyiségű arany vándorolt Velencébe, ahol a magyar kereskedőket azon „német" üzletemberek között találjuk, akik az évek során olyan tekintélyes vagyonra tettek szert, hogy a Fondaco dei Tedeschit egy pusztító tűzvész után még az eredetinél is pompásabban építették újjá. Ezzel egy időben a legnagyobb firenzei kereskedőházak kihelyezett irodákat nyitottak Budán. A firenzei textilnagyúr, Buonaccorso Pitti emlékirataiban feljegyezte, hogyan indult el az 1380-as években Krakkóba egy sáfrányrakománnyal, és hogyan utazott Zenggből Zágráb érintésével Budára. Itt azonban megbetegedett, és a helyi firenzei közösség segítségére szorult. Gyógyulása után ugyanezen az útvonalon visszautazott Itáliába, ám nem üres kézzel: magyar lovakat is vitt magával, melyeket a veszélyek ellenére Zenggből tengeren szállítottak Velencébe.

A körmöci arany nagy részét a Garamon a Dunához fuvarozták, majd Esztergomba és Budára továbbították, ahonnan jelentős hányadát Zágrábon és Zenggen át Velencébe szállították. A nemesfémért cserébe fűszerek és textíliák érkeztek a Magyar Királyságba. Annak ellenére, hogy a különböző nemzetek kereskedői mindent megtettek Bécs elkerülésére, a város továbbra is igen fontos közvetítői szerepet töltött be az európai áruforgalom lebonyolításában.

A kereskedelmi útvonalakat nem csak a Bécs elleni bojkott befolyásolta. 1412-ben Luxemburgi Zsigmond magyar király megkísérelte gazdasági blokád alá venni Velencét. Megpróbálta megakadályozni, hogy a körmöci arany eljusson Velencébe, ez azonban nem sikerült, ugyanis Milánó és Firenze érintésével továbbra is viszonylag nagy mennyiségű nemesfém érkezett a lagúnák városába. 1423-ban Mocenigo dózse számításai szerint a Milánói Hercegség évente 1,6 millió aranydukátot, továbbá 1,2 millió dukát értékű textíliát és élelmiszert küldött Velencébe. Ugyanebben az időben Firenzéből a különböző értékes árucikkek mellett minden évben körülbelül 400 ezer aranydukát érkezett a városba. Az arany Csehország és az osztrák hercegség irányában hagyta el Magyarországot, és délnémet kereskedők közvetítésével került Itáliába. A nemesfémért cserébe ugyanezen az útvonalon (nem pedig a Velencét Zenggel összekötő tengeri úton) fűszereket és más keleti árucikkeket szállítottak a Magyar Királyság területére. Akárcsak az 1335-ös bojkott idején, Zsigmond kísérlete idején is a délnémet üzletemberek voltak a kereskedelmi útvonalak módosulásának igazi nyertesei. A közép-európai bányavidékeket Frankfurttal és Németalfölddel összekötő utak mindegyike érintette a délnémet területeket, így az itt folyó áruforgalom elsősorban a regensburgi és nürnbergi polgárokat gazdagította, akik így jelentős haszonra tettek szert azokban az időszakokban is, amikor az Észak-Itáliába irányuló kereskedelem épp nem ezen az útvonalon bonyolódott.

A közép-európai arany és ezüst meisseni pfenning, prágai krajcár, magyar dukát vagy veretlen arany-, illetve ezüstrúd formájában Németországon át Flandriába, Angliába, Kasztíliába, továbbá Itáliába áramlott. Onnan Európán kívülre, többek között Kaffába, Trapezuntba, Bursába, Akkóba (Acre), Lajazzóba, Bejrutba, Alexandriába, sőt még Damaszkuszba, Tebrizbe, Szamarkandba és Baszrába is eljutott, és többnyire végül Kínában vagy Indiában kötött ki. E nemesfém a legkülönfélébb árucikkek fedezetéül szolgált.

8 Befejezés: a kereskedelmi rendszer

Lübecket 1398-ban kapcsolták össze az Elbával egy csatorna segítségével. Ettől kezdve igen nagy mennyiségben szállították a lüneburgi sót lübecki raktárépületekbe (lásd szemközt), ahonnan Scaniába és Bergenbe továbbították.

E BEFEJEZŐ FEJEZETBEN három nagyobb témával fogunk foglalkozni: elsőként Európa – azon belül is elsősorban a Balti- és a Földközi-tenger, illetve Németalföld kereskedelmi tevékenységének volumenével, utána megvizsgáljuk a kereskedelem rendszerében a 13. és 15. század között lezajlott földrajzi változásokat, végezetül pedig megemlítjük azokat a kérdéseket, amelyek újra és újra felmerültek a könyv során.

A kereskedelmi tevékenység volumene

Amikor nekiláttam e fejezet megírásának, tudtam, hogy Lübeck és Genova kikötőjére nézve rendelkezésünkre állnak a kivitt és behozott árukról szóló kimutatások, és abban reménykedtem, hogy más városokra vonatkozólag is találni fogok az összehasonlításhoz szükséges számadatokat. Sajnos túl optimista voltam. Elsőként a legjelentősebb Hanza-városként számon tartott, Lübeck kikötői forgalmát érintő adatokat vizsgáljuk meg.[1] Dr. Rolf Hammel-Kiesow lefektette az észak és dél különbségeit összehasonlítani kívánó munkák megírásához szükséges alapokat, melyek a kikötőbe érkező, illetve onnan kihajózó áruk értékének minimumát közölték.[2] Az adatokat Hammel-Kiesow lübecki márkában adja meg – akárcsak a korabeli források –, ám emellett feltüntette, hogy mennyi ezüsttel és arannyal egyenértékű az adott összeg, így az olvasó képet kaphat az áruk valódi értékéről. A különböző kikötők forgalmának összehasonlítása érdekében jelen kötetben az árakat átváltottuk itáliai forintra és dukátra.

Amikor belekezdtünk a Lübeckre vonatkozó adatok feldolgozásába, meghökkenve tapasztaltuk, hogy igen korlátozott mennyiségben állnak rendelkezésünkre megbízható források. A legkorábbi adatok 1368-ból maradtak fenn, és a 14. század további részét illetően csak az 1379 és 1384 közötti időszak van dokumentálva. Egy évszázados kihagyás után az 1490-es évek négy esztendejére vonatkozólag is találtunk információkat. Az 1680-as évek adatait megelőzően tulajdonképpen a felsorolt néhány rövid perióduson kívül a lübecki forgalom volumene teljesen homályos. Mivel ilyen kevés információ áll rendelkezésünkre, az adatokat különösen részletesen kell megvizsgálnunk ahhoz, hogy megállapíthassuk, vajon mennyire voltak általánosnak tekinthetők az adott korszakban.

Dr. Hammel-Kiesow számításai arról tanúskodnak, hogy 1379 és 1384 között a Lübecket is érintő kereskedelem évente körülbelül 62 ezer–66 ezer márka tömegű ezüst értékben mozgatott árukat.[3] 1368-ban azonban sokkal jelentősebb volt az árucsere volumene: a Lübecken áthaladt termékek összértéke ekkor évente mintegy 150 ezer márkányi ezüsttel volt egyenértékű, vagyis körülbelül két és félszer annyit tett ki, mint egy évtizeddel később. Vajon 1368 különleges évnek számított? Vagy történt valami rendkívüli a tíz év alatt, ami ennyire nagy változást okozott? Hammel-Kiesow véleménye szerint 1368 nem volt átlagon felüli esztendő. Megcáfolta azonban azt a feltételezett magyarázatot, miszerint a

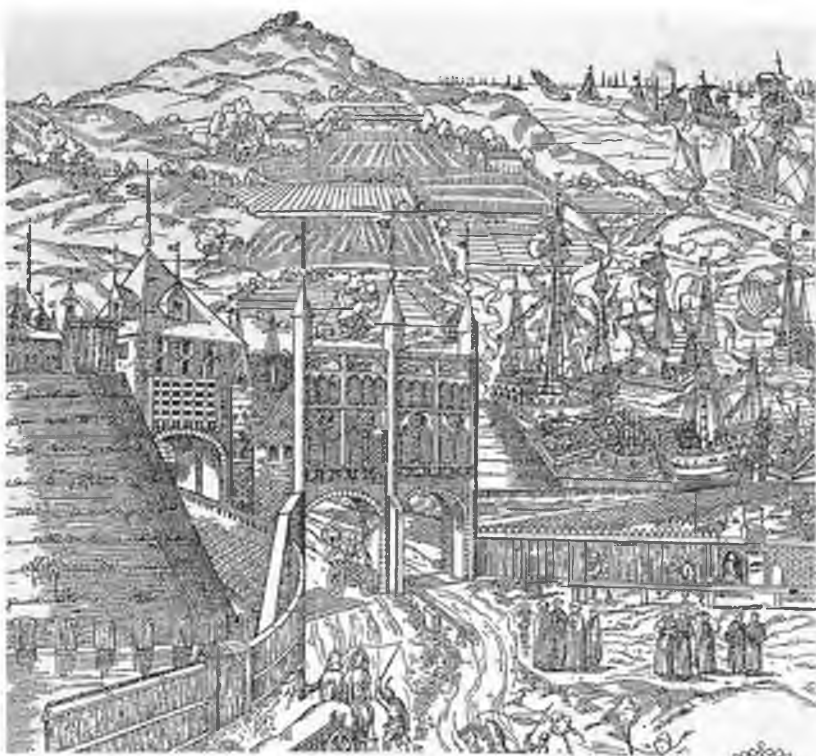




Más kikötővárosokhoz hasonlóan Stralsund pecsétjén is egy hajó látható. A fenti, 1329-ben készült „új" pecsétjén a legmodernebb kogge látható, melyet a Novgorod és Lisszabon közötti távolsági kereskedelemben használtak. A legnagyobb ilyen típusú hajó akár 250 tonna rozst vagy más gabonát, vagy ugyanennyi tömegű heringet, sót, viaszt, faanyagot, textíliát és szőrmét szállított. Négyszögletes vitorláival és a hajófarban elhelyezett kormánylapáttal igen könnyedén irányítható volt. A kormányos a tatbástyánál látható.

figyelemre méltóan magas adatok a korábban egy időre lezárt Sund-szoros ismételt megnyitásával lennének összefüggésben. Mindazonáltal nincsen más olyan köztudott ok, amely Lübeck tengeri kereskedelmének 1368-as fellendülésében közrejátszhatott volna. Érdemes megjegyezni, hogy a lübecki pénzverdéből kikerülő ezüstpénz *(witten)* mennyisége éppen ezekben az években kezdett jelentősen csökkenni; az 1360-as évek végén több mint kétszer annyi érmét állítottak elő, mint az 1370-es évek közepén.[4] A pénzek újraveretésének időszakait leszámítva a bányavidékektől távol elhelyezkedő pénzverdék kénytelenek voltak a kereskedők által behozott aranyra és ezüstre támaszkodni. Ennek köszönhetően a verde termelékenységéből hozzávetőleges képet kaphatunk az árucsere volumenére vonatkozólag. Mindez megerősíteni látszik Hammel-Kiesow azon elméletét, miszerint 1368 semmiképpen sem tekinthető kivételes évnek, hanem a vizsgált évtized folyamán a kereskedelem jelentősége nagy arányú csökkenésen ment át. Erre az időre tehető többek között a bubópestis harmadik hullámának megjelenése, így a már korábban is érezhető népességfogyatkozás ekkor öltött egyre ijesztőbb méreteket. Ez Észak-Európa több területén is kihatással volt az árakra és az árucikkek iránti keresletre. Nem meglepő tehát, hogy mindezek következtében Lübeck tengeri kereskedelmének volumene 1368 és 1379 között jelentősen lecsökkent. Sajnos arra vonatkozólag nincs forrásunk, hogy vajon 1368 előtt még nagyobb értékű árucserét bonyolított-e le a kikötő.

A Genovával kapcsolatban fennmaradt ismereteink sokkal kiterjedtebbek. A tengeri áruforgalom volumenére vonatkozólag a 13. századból három év (1214, 1274 és 1293) számadatai is ismeretesek.[5] A két későbbi évszám közötti periódusban játszódott le a La Meloria-i tengeri ütközet, melynek során Genova döntő győzelmet aratott a Földközi-tenger nyugati térségében elsőbbségét veszélyeztető Pisa hajóin. A gyakorlatban ez a diadal lehetővé tette Genova számára, hogy átvegye Pisa szerepét, mint a toscanai termékek első számú szállítója. Így Genova kereskedelmi élete 1274 és 1298 között jelentősen felélénkült. A rendelkezésünkre álló számadatok a legfontosabb értékarányos vám *(dazio)* beszedésével nyert állami bevételekre vonatkoznak. A vám értéke alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a genovai kereskedelem összértéke 1274-ben 936 ezer, 1293-ban pedig 3 millió 822 ezer genovai lírát tett ki. Ha ezeket az összegeket korabeli aranyforintba átszámoljuk, megállapíthatjuk, hogy a két időpont közötti periódus során Genova tengeri kereskedelme egymillióról körülbelül ötmillióra növekedett.[6] Mivel a részletesen dokumentált évek igen távol esnek egymástól, nem tudjuk megállapítani, vajon mennyire tekinthetők átlagosnak, így azt sem, hogy valóban megnégyszereződött-e a kereskedelem volumene (lírában számolva). Az azonban valószínűnek látszik, hogy a felvirágzás egyrészt természetes növekedési tendenciának, másrészt a pisai konkurencia kiiktatásának volt köszönhető. Az 1293-ra vonatkozó forrás adata gyanúsan magasnak tűnik a genovai kereskedelem bármely más 13. és 14. századi adatához képest.[7] Jelen kutatásunkban kénytelenek vagyunk figyelmen kívül hagyni ezeket a korai számadatokat, hiszen mivel ebből az időszakból Lübeckből semmilyen információ nem maradt fenn, nincs alapja az esetleges összehasonlításnak. Bár Lopez professzor az 1293-as adatokat összevetette a hetven évvel későbbről fennmaradt lübecki forrásokkal, eredményei nem tekinthetőek helytállónak.[8]



A Hanza-társaság legjelentősebb városaként számon tartott Lübeck volt a Kölntől északra fekvő települések legnagyobbika. A Trave folyó elég mély volt ahhoz, hogy a nagyobb méretű hajók is lehorgonyozhassanak a város kikötőjében. Altdorfer művészi szabadságát az itt látható képet készítő nyomdász 1560-ban még inkább kihangsúlyozta, így itt a Trave folyó a távoli Balti-tengerre hasonlít, melyen rengeteg hajó várakozik. Lübeck egy dombra épült, és szinte minden oldalról folyók határolják. A várost csupán két szárazföldi úton lehetett elhagyni: a Trave folyón egy kis hídon átkelő, Holsteinbe vezető útvonalon, illetve a képen is látható úton, mely a városi kastélytól egy kettős kapun át indult Wismar felé.

A 14. századból 1334-re, illetve az 1341 és 1406 közötti időszakra vonatkozólag is fennmaradtak adatok azon összegekről, amelyet az adóbérlők fizettek a vámok behajtásának jogáért.[9] Mivel a genovai vámokról ilyen hosszú időszakra vonatkozólag rendelkezünk konkrét adatokkal, lehetőségünk nyílik a kereskedelem volumenének észak-déli összehasonlítására. 1334-ben a szállított termékek összértéke körülbelül 1,8 millió genovai lírát tett ki (ez 1,44 millió korabeli aranyforinttal volt egyenértékű). Az 1340-es években az összértéket körülbelül 1,7 millió lírára (1,36 millió forint) becsülik. Ez alól kivételt képezett az 1345–46-os válságos időszak, amikor kisebb volt az árucsere volumene.[10] Az 1350–60-as években a genovai kikötő forgalma körülbelül 1,4 millió forint körül ingadozott, majd az 1360-as évek végén a termékek összértéke meredek emelkedésnek indult, és 1371-ben meghaladta a kétmillió aranyforintot. A genovai tengeri áruforgalom 1376–77-ben még mindig tartotta ezt a rendkívül magas szintet. Az összértékből körülbelül 370 ezer dukátnyit tettek ki a levantei területekről importált termékek.[11] Az 1380-as években azonban visszaesés tapasztalható: bár az évtized elején még körülbelül 1,7 millió aranyforint volt az áruk összértéke, a kereskedelem volumene ismét az 1350–60-as évek szintjére süllyedt vissza.

A genovai forrásokkal való összehasonlítás érdekében a lübecki számadatokat itáliai összegekre váltottuk át. 1368-ban a lübecki aranygulden finomsága és súlya körülbelül megegyezett a Firenzében, Velencében, Genovában és Itália más városaiban előállított aranyforintéval vagy aranydukátéval.[12] Ebben az évben Lübeck 875 ezer gulden értékű (illetve ugyanennyi genovai forintnak megfelelő) árucserét bonyolított le. A következő évben Genova kikötőjében kétszer annyi (1,8 millió forintnyi) áru fordult meg, mint Lübeckben egy esztendővel korábban. Az 1379 és 1384 közötti időszakban mindkét város esetében csökkenő

a tendencia: a lübecki áruforgalom 350 ezer, a genovai pedig 1,7 millió aranyforintra esett vissza. A genovai kereskedelem volumene tehát ezekben az években a lübecki áruforgalom hatszorosáról az ötszörösére csökkent, tehát az összehasonlításhoz elég adattal rendelkező öt évben a genovai árucsere jelentősége jóval meghaladta a lübeckiét.

Bár nem rendelkezünk statisztikai adatokkal erre vonatkozólag, feltételezzük, hogy ugyanebben az időben a velencei áruforgalom csak egy hajszálnyival maradt el a genovaitól. Ha feltevésünk helyes, akkor Velence kereskedelmének volumene körülbelül ötszöröse volt a lübeckinek. A Földközi-tenger partvidékén egyetlen kikötő sem érte utol Genova és Velence jelentőségét, még Barcelona és Porto Pisano sem. Ez utóbbi – annak ellenére, hogy saját hajóállománya nem volt – igen jelentős kikötőnek számított. A már említett kikötővárosok mellett Marseille, Raguza, Ancona és Aigues Mortes is fontos funkcióval bírt. A Balti-tenger vidékén egyértelműen Lübeck volt a legjelentősebb város, ám Gdansk, Rostock és Torun is jelentős forgalmat bonyolított. Valószínűleg nem állnánk távol a valóságtól, ha a velencei forgalom kiszámítására a Genovára vonatkozó adatokat megkétszereznénk. Emellett, ha feltételezzük, hogy a déli és az északi térség további kikötői a legfontosabb városokkal megegyező arányban részesedtek a kereskedelmi ügyletek irányításában, arra a következtetésre juthatunk, hogy az 1380-as évek elején a Földközi-tenger térségében zajló kereskedelem volumene hozzávetőlegesen tízszerese volt a balti térségének. Az elszórt adatokból azonban feltételezhető, hogy korábban, az 1360-as évek végén a két térség áruforgalmának eltérése nem volt ilyen számottevő: mivel akkoriban Lübeck jelentősége is nagyobb volt, a földközi-tengeri kereskedelem valószínűleg „csak" ötszöröse volt a balti térségének. Bár a fenti következtetések nem teljesen megalapozottak, az arányokat feltehetőleg jól szemléltetik.

Az 1378 és 1381 között zajló chioggiai háború során a velenceiek elpusztították a genovai tengeri erőt, igaz, a genovaiakat ért csapás még mindig elmaradt az általuk egy évszázaddal korábban Pisának okozott károk mögött. A háború után Genova kereskedelme hanyatlásnak indult. 1400-ban Piero Benintendi lemondott a genovai vámok beszedési jogáról, arra hivatkozva, hogy az árucsere az előző hét év egyikében sem érte el a remélt szintet, így a vámszedési jog bérlése egyértelműen veszteséges volt számára. 1401-ben a kereskedelem volumene tovább csökkent. A fennmaradt adatok tanúsága szerint a legrosszabb években a genovai tengeri kereskedelem összértéke még a 900 ezer forintot sem érte el[13] – igaz, még ez is két és félszer meghaladta a lübecki árucsere 1379 és 1384 közötti szintjét. Genova jelentőségének csökkenésével párhuzamosan a velenceiek egyre nagyobb szerepet kaptak a Földközi-tenger kereskedelmi életében.

Velence és a muzulmán Közel-Kelet között az 1380-as években élénkültek meg a kereskedelmi kapcsolatok.[14] Mivel a kutatás megkezdése előtt tisztában voltunk azzal, hogy a Velencébe érkező import-, illetve az itt hajóra rakott exportcikkekre különböző díjat kellett fizetni, reméltük, hogy a kereskedelmi kapcsolatok intenzitását konkrét adatokkal tudjuk majd alátámasztani, és nem csak az Alexandriába és Bejrutba tartó gályák árveréseiről fennmaradt forrásokra kell hagyatkoznunk. Sajnos azonban a várt adatokat lehetetlen volt kibogozni a velenceiek által bevezetett, összetett vám- és díjrendszerről szóló forrásainkból, így

1551-ben Jan Provoost Antwerpen vízparti városrészét ábrázolta egy általa készített portré hátterében (szemközt). A bal oldalon látható hatalmas emelőszerkezet a bruges-i daru mintájára készült. Az emelőt egy emberek által hajtott taposómalom működtette. Az antwerpeni kikötő forgalmas élete egy ismeretlen, egy emberöltővel Provoost előtt alkotott művész képén is megfigyelhető (lásd 382–383. oldal). A daru a Scheldt és a városfal közötti terület legnagyobb rakpartján áll. A számtalan hajó között megtalálhatóak a Velencéből 1520-ban érkező utolsó gályák, illetve a németalföldi zarándokokat a Szentföldre szállító magas vitorlások.




ANTWERPIA IN BRABANCIA

primo Octobrio: 1516. Als ich
zů her Jacob fugger kam: doch erst
6. Zener 1517. verschriben worden



19. iar 8. mo: 8 tag

nem állnak rendelkezésünkre összefoglaló információk a velencei kereskedelem volumenéről. Ez azonban nem jelenti azt, hogy egy-egy adott időszakra vonatkozólag ne tudnánk kikalkulálni bizonyos export- és importtermékek mennyiséget. 1395-ben például 342 562 dukát értékben érkezett bors Alexandriából és Bejrútból Velencébe. Nemcsak az egyes cikkek értékét, hanem a kereskedelmi ágazatokban való részvétel arányát is meg tudjuk becsülni. A 14. század utolsó éveiben a velenceiek körülbelül 500 tonna borsot vásároltak Alexandriában és Bejrútban, a genovaiak és a katalánok sokkal kevesebbet: körülbelül 200-200 tonnát.[15] Egészen más eredményre jutunk azonban, ha a kereskedőhajók számát vizsgáljuk, nem pedig a szállított termék mennyiségét. 1399 és 1408 között 278 velencei, 264 genovai és 224 katalán hajó fordult meg Bejrút kikötőjében.[16] A 14. század során a genovai kereskedelem jelentősége egyre csökkent, a velencei áruforgalom pedig növekedett, így a század végére Velence ezen a téren maga mögött hagyta Genovát. A kérdés csak az, hogy mennyire. A hajók száma minimális genovai lemaradást sugall, ám a borskereskedelem adatai szerint a velenceiek előnye sokkal nagyobb volt. A különböző források megegyeznek abban, hogy Barcelona ekkor még a legnagyobb kereskedővárosok közé tartozott. Melis professzor az 1400 körüli hajózásról szóló tanulmányában megállapította, hogy Barcelona, Valencia és Mallorca összesített hajóflottája alig volt kisebb méretű Genova, Savona és más ligur kikötők egyesített hajóállományánál. Összesen 921 ligur és 875 katalán hajót sikerült beazonosítania az 1383 és 1411 közötti időszakból (azon belül is elsősorban az 1391 és 1405 közé eső évekből) származó feljegyzések alapján. Mindazonáltal meg kell jegyeznünk, hogy a katalán hajók mérete messze elmaradt a genovaiaké mögött. A Melis professzor által vizsgált katalán hajók többségének űrtartalma nem haladta meg a 300 *botti*t, vagyis a 200 tonnát, míg egy átlagos genovai hajó akár 800 *botti* áru fuvarozására is alkalmas volt.[17]

A velencei kereskedelmet általános, összesített adatok helyett egy kissé elfogult forrásra támaszkodva kell megvizsgálnunk. 1423-ban a haldokló dózse, Tommaso Mocenigo „halálos agyi beszédében" állítólag azt kérte, hogy utódjául ne egy „héját", hanem egy „galambot" válasszanak. A Mocenigo helyébe lépő Francesco Foscari 1457-ig volt a dózsepalota lakója, ám 1433–34 folyamán ideiglenesen le kellett mondania a hatalomról, mert egy bizonyos klikk nehezményezte Firenze-barát politikáját. Feltehetőleg a Foscari elleni fellépés során keletkezett az előző dózse szájába adott „halálos ágyi beszéd". 1929-ben Luzzatto professzor megvizsgálta a beszédet, és arra a megállapításra jutott, hogy a benne szereplő adatok többnyire helytállónak tekinthetők.[18] Egy nemrégiben végzett kutatás azonban rávilágított, hogy a kétes eredetű beszédben az ellenőrizhető adatok jelentős része túlzó vagy anakronisztikus.[19] A szövegben Mocenigo önmagát magasztalja Velence 1423-ban tapasztalható kereskedelmi virágzásáért. A gályaflotta mérete, a velencei pénzverdékbe áramló arany és ezüst tömege, a selyemipar virágzása és a *monte* kamatai mind a köztársaság kedvező állapotát tükrözték. Velencét tehát tulajdonképpen a Foscari dózsévá választását megelőző „aranykorban" ábrázolták, amikor a várost a vállalkozók számára legmegfelelőbb módon irányították. A különböző árucikkek kereskedelmének volumene egyre nőtt, főként a „Velence kertjeként" emlegetett Milánói Állammal lett intenzívebb a kapcsolat. A beszéd azt is tartalmazza, mennyi gyapjúszövet és pamutbársony érke-

Trachtenbuch*jában („Eredmények könyve") az ifjú Matthäus Schwarz büszkén jegyezte fel, hogy 1516-ban 19 évesen került Jakob Fugger mellé. Egy évig a Fugger-vállalat milánói, genovai és velencei irodáiban tanult, majd 1520-ban visszatért Augsburgba, ahol könyvelői munkát kapott. Emlékirataiba belefoglalt egy rajzot arról, ahogy Jakob Fugger elmagyarázza neki, hogyan kell vezetni az üzleti könyveket (szemközt). Jakob 1525-ben bekövetkezett halálakor a vállalat jelentősége még a 14. század elején, Firenzében alapult Bardiét is felülmúlta. Schwarz a Fuggerek különböző városokban működő leányvállalatainak iratait is kezelte. A képen mögötte olvashatók a városnevek: a bal oldali oszlopban Róma, Velence, Buda és Krakkó, míg a jobb oldalon Milánó, Innsbruck, Nürnberg, Antwerpen és Lisszabon.*



Bár jelentőségét részben beárnyékolta Velence, Genova a 15. század végén is fontos város volt, továbbá 1464 után – az 1478 és 1487 közötti zavaros időszakot leszámítva – a Milánói Állam elsődleges kikötőjeként funkcionált. A Genova városának függetlenségét és tengeri erejét ábrázoló fenti kép az 1470–80-as években készült. Az előtérben néhány hadrendbe állt, könnyű hadi gályát láthatunk. Genova ekkor már nem rendelkezett igazán nagy méretű kereskedelmi gályákkal, ám a festményen megfigyelhető, hogy néhány nagy űrtartalmú karakk éppen alakzatba fejlődve hagyja el a biztonságot nyújtó kikötőt. A város ábrázolására sokkal kevesebb figyelmet fordított a festő, mint a parádés flottáéra.

zett Milánóból Velencébe, és hogy mindezért cserébe az ellenkező irányba milyen „nyersanyagokat" szállítottak. Ezek között említették a nyers gyapjút, a gyapotot, a pamutfonalat, a fűszereket, a cukrot és a rabszolgákat. Emellett a dózse szájába adták a következő intelmet is: „Ha elhanyagolod kertedet, azt fogják mondani, hogy megőrültél."[20] Az elhunyt dózse a beszéd szerint olyan utódot szeretett volna, aki nem keveredik harcba Milánóval, ahogy azt Foscari tette. Foscari ellenfelei természetesen elsősorban a Milánóhoz kötődő kereskedelmi kapcsolatok megromlását sérelmezték. Mocenigo korában, vagyis a háború kitörése előtt a Milánóval folytatott kereskedelem összértéke állítólag elérte a négymillió dukátot. A Firenzével való árucsere volumenéről a beszédben nem esik szó, a dózse csak azt említi, hogy a kereskedelmi kapcsolatnak köszönhetően Velence 392 ezer dukát nyereségre tett szert. Ezek az adatok elsősorban a szárazföldi kereskedelemre vonatkoznak, de nem összehasonlíthatók a „német" adatokkal. A beszédnek a tengeri áruforgalomra vonatkozó része a Földközi-tenger keleti medencéjében található velencei kolóniákkal való kapcsolatok ismertetésével kezdődik, mely szerint Velence 100 ezer dukáttal kevesebb árut exportál a térségbe, mint amennyi onnan érkezik. A város Angliával fenntartott kereskedelmi kapcsolatai is kiegyensúlyozatlanok voltak. Az Alexandriával és Bejrúttal folytatott áruforgalmi ügyletek összértékére szintén nincs utalás, ám annyit a beszéd is leszögezett, hogy ezek során Velencéből körülbelül 500 ezer dukát áramlott ki az árucikkekért cserébe. Gino Luzzatto rámutatott, hogy a „halálos ágyi beszéd" feltételezett keletkezésével egy időben, 1433-ban Velence az Alexandria és Bejrut felé irányuló kereskedelem során 460 ezer dukátos „elmaradásban" volt. Ez pedig fényt derít arra, hogy a Milánóval való kereskedelmi kapcsolat szándékos eltúlzásával kikalkulált adatokat leszámítva a „halálos ágyi beszéd" többi információja – többek között a Firenzével folyó árucserére vonatkozólag – helytállónak tűnik. Mindazonáltal ezekből az utalásokból nem nyerhetünk összefoglaló ada-

tokat. Bár a források szerint a velencei kereskedelem volumene meghaladta Genováét, a rendelkezésünkre álló információk nem biztos, hogy megbízhatóbbak Jacopo Doria 1293-as Genovára vonatkozó adatainál.

Bár az 1490-es évekből ismét vannak adataink a lübecki forgalomra vonatkozólag, ugyanebből az időszakból nem maradt fenn semmiféle összefoglaló statisztika a genovai, illetve a velencei kereskedelemről, így az általános összehasonlításra nincs lehetőségünk. A Velence és a Levante közötti kereskedelmi kapcsolatokról azonban számos számadat áll a rendelkezésünkre. Míg a Mocenigo nevéhez köthető, fent említett statisztikák szerint az Alexandriával és Bejruttal bonyolított ügyletek csak egy kis részét alkották a 15. századi velencei kereskedelmi forgalomnak, három emberöltővel később az arány egyértelműen megváltozott. A 15. század harmincas éveitől genovai és katalán riválisaikat fokozatosan háttérbe szorítva a velenceiek vették át a levantei áruforgalom irányítását.[21]

1492-ben a lübecki kikötőben megforduló áruk összértéke 330 ezer velencei aranydukátot tett ki, ám a következő három évben nagyarányú csökkenés volt tapasztalható, így a forgalom volumene 1495-ben nem haladta meg a 240 ezer dukátot. 1497-ben az Alexandriával és Bejruttal folytatott velencei kereskedelem összesen 590 ezer dukátnyi árut mozgatott: körülbelül 475 ezer dukát értékű áru – elsősorban fűszer – érkezett Velencébe, és 115 ezer dukátnyi termék – főleg textília – hagyta el a várost. A kereskedelmi mérleget nemesfémmel egyensúlyozták ki. Az 1498-ra vonatkozó alexandriai adatok alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy 1497 nem volt különleges évnek tekinthető.[22] Mi több, rendelkezésünkre állnak információk az 1496-ban Alexandriába érkezett nemesfém mennyiségét illetően, mely csupán 20 ezer dukáttal marad el az 1497-es, összesen 360 ezer dukátnyi értékű nemesfémszállítmányokétól. Elmondhatjuk tehát, hogy Velencének az Alexandria és Szíria térségébe irányuló kereskedelme kétszer annyi értéket mozgatott, mint amennyi a lübecki kikötőben az előző három évben megfordult. Az azonban igen nagy gondot okoz, hogy feltérképezzük, vajon mekkora jelentőséggel bírt korábban az egyiptomi és szíriai árucsere Velence kereskedelmi életében. Vajon a 15. század folyamán növekedett vagy inkább csökkent a szerepe? Feltehetőleg a korábbi szinthez képest egy hajszálnyit kevésbé volt jelentős, ám ettől függetlenül azt bizton kijelenthetjük, hogy ha Velence a szíriai és egyiptomi kereskedelme során kétszer annyi értéket mozgatott, mint Lübeck összesen, akkor a velencei árucsere volumene valószínűleg sokszorosa lehetett a lübeckinek.

A bruges-i kereskedelem volumenének feltérképezésére irányuló törekvésünk még nagyobb akadályokba ütközött, mint a velencei árucsere adatainak felkutatását célzó kutatómunkánk. Tudomásunk volt arról, hogy Sluys-ben vámokat szedtek a Bruges-be tartó, illetve onnan más területekre szállított áruk után, és azt reméltük, hogy a vámokról fennmaradt feljegyzések alapján képet kaphatunk a bruges-i export- és importtevékenységek intenzitásáról. A Sluys-ön áthaladó hajók számát figyelmen kívül hagytuk, hiszen az egyes államok vízi járművei egymástól eltérő méretűek voltak, így nehéz lenne az adatokból következtetéseket levonni. A sluys-i kikötőben rengeteg hajó fordult meg, melyek űrtartalma igen változó volt. 1400-ban a legnagyobb genovai karakkok befogadóképessége háromszor nagyobb volt a legnagyobb Hanza-koggékénál. Szerencsére fennma-

radtak adatok arra vonatkozólag, hogy 1384 és 1540 között Sluys-ben mekkora összegek után szedték be a vámokat, így megállapításokat tehetünk arra vonatkozólag, hogy Bruges tengeri kereskedelmének volumene milyen változáson ment át. A vámbevételek az 1430-as években érték el csúcspontjukat, mikor 8400 *livres parisis* (kb. 3360 velencei dukát) értékű forgalom után szedték be őket. Ezután az 1480-as évekig fokozatosan csökkentek, majd a kialakuló háború következtében további drasztikus esésnek lehetünk tanúi, melynek eredményeképpen 1493-ban 2800 *livres*-t tettek ki (hozzávetőlegesen 700 velencei dukát).[23] Mivel Genovától eltérően nem áll rendelkezésünkre pontos szorzószám, nem tudjuk kikalkulálni a kereskedelem volumenét. Az áruforgalom nagyságának megbecslését tovább nehezíti, hogy a beszedett vámokból nem tudunk egyértelmű következtetéseket levonni, hiszen sokan mentességet élveztek, továbbá a behajtást végző adóbérlő – költségei fedezésére – az összeg bizonyos hányadát megtartotta magának. A bruges-i kereskedelem összegének és volumenének megállapítására tehát nincs lehetőség, így forgalmát nem tudjuk összehasonlítani a balti térség és a Földközi-tenger partvidékének árucseréjével.

Tudomásom szerint még senki sem kísérelte meg Bruges és Antwerpen 1560 előtti áruforgalmának kikalkulálását. Antwerpen az 1480-as évek háborúi után átvette Bruges vezető pozícióját a térségben, kereskedelmének jellege és volumene pedig 1520 körül igencsak hasonlított „elődjére". 1560-ra azonban egy hihetetlen mértékű növekedési periódust követően az antwerpeni árucsere olyan méreteket öltött, amilyenre korábban nem volt példa a középkori Európában. Brulez professzor számításai szerint Antwerpen kereskedelmi forgalma 1560-ban körülbelül 36 millió *carolus gulden*t tett ki (28 millió velencei dukát).[24] Ilyen hatalmas mértékű forgalmat korábban – információink szerint – sem Bruges-ben, sem a fénykorát élő, 15. századi Velencében nem bonyolítottak. A velencei fűszerbehozatallal és a lübecki gabonaforgalommal összehasonlítva elmondhatjuk, hogy Antwerpenben a fűszerek kereskedelmének volumene a hetedik helyre szorult vissza a számos egyéb importcikk mögött: a behozott fűszerek összértéke 2 millió *carolus gulden*t tett ki (kicsivel több, mint másfél millió velencei dukát). A balti kereskedők számára oly jelentős gabonakereskedelem sem tudott az összértéket tekintve az ötödiknél előkelőbb helyet elfoglalni, és az antwerpeni kereskedelmi forgalomnak csupán egy tizenketted részét alkotta (3 millió *carolus gulden*, vagyis kb. 2,3 millió velencei dukát). Az antwerpeni fűszerkereskedelem az 1540-es évektől kezdve indult hanyatlásnak.[25]

Mielőtt belevágtunk volna a kutatásba, tisztában voltunk azzal is, hogy a Firenzébe érkező, illetve a várost elhagyó áruk után bizonyos mennyiségű adót kellett fizetni a városkapun való áthaladáskor, így reménykedtünk abban, hogy az adóösszeírások segítségével következtetéseket vonhatunk le e jelentős szárazföldi város áruforgalmát illetően. Bíztunk abban, hogy hasonló adatok Milánóra vagy valamelyik fontos délnémet kereskedelmi központra – Nürnbergre vagy Augsburgra – vonatkozólag is fennmaradtak. E tekintetben kudarcot vallottunk, ugyanis e városok áruforgalmával kapcsolatban még annyi információt sem sikerült felkutatnunk, mint amennyit Bruges esetében.

Kiderült, hogy a rendelkezésre álló adatok segítségével csupán Lübeck és Genova 1379 és 1384 között bonyolított kereskedelmi forgalmát tudjuk összehason-

lítani. Ez alapján megállapítottuk, hogy a vizsgált időszakban Genova tengeri kereskedelmének volumene öt- vagy hatszorosa volt Lübeckének. Mivel az utóbbit a balti térség kiemelkedő városának tartják, továbbá jelentős részt vállalt a Hanza-kereskedelem irányításában, Genovának pedig Velence személyében komoly riválisa akadt a Földközi-tenger partvidékén folyó árucsere bonyolítása terén, megállapíthatjuk, hogy a földközi-tengeri áruforgalom által mozgatott termékek összértéke sokszorosa volt a balti térségben gazdát cserélt portékákénak.

Ahogy azt már jelen munkában is említettem, húsz évvel ezelőtt John Day tanulmánykötetében megjelent egy esszém, melyben rámutattam arra a tényre, hogy a néhány legjelentősebb kereskedelmi út mentén fekvő viszonylag kevés számú települést érintő földközi-tengeri árucsere egy idő után olyan kritikus mennyiséget ért el, amely nem csupán mennyiségi, hanem minőségi változásokat is eredményezett. Az állandósult és megnövekedett árucsere lehetővé tette a munkamegosztás kialakulását. Az üzletemberek három típusa különült el: az otthon maradó kereskedők, az áruk fuvarozását intéző szállítók és a célterületen tevékenykedő kereskedelmi ügynökök.[26] Csak a kutatómunka elvégzése után értettük meg, hogy valójában a kereskedelmi tevékenységek volumene közötti különbség szolgál magyarázatul arra nézve, hogy a mediterrán világban olyannyira előrehaladott stádiumban lévő munkamegosztás miért volt szinte alig észrevehető a balti térségben, többek között Lübeckben. A kereskedelem intenzitását vizsgálva nem hatott meglepetésként az áruforgalom által ellátott lakosság számában felfedezhető jelentős különbség. A népesedést kutató történészek véleménye szerint Lübeck a 14. század végén alig több mint 25 ezer lakossal rendelkezett, amivel a Balti-tenger térségének legnagyobb városának számított. Genova azonban – feltételezések szerint – ugyanebben az időszakban körülbelül négyszer ennyi polgárral büszkélkedhetett. Egy évszázaddal később Lübeck népessége nem haladta meg a száz évvel korábbi szintet, míg Velence lakossága ennek több mint négyszerese lehetett.[27]

Az utóbbi időben a népesedéskutatók egyre több pontos adatot tettek közzé a középkori lakosság számára vonatkozólag. Csak remélni merjük, hogy az elkövetkező években a gazdaságtörténészek hasonlóan egyértelmű és helytálló információkat tudnak majd rendelkezésünkre bocsátani a kereskedelmi tevékenységek volumenével kapcsolatban, hogy minél pontosabb általános képet alkothassunk a középkori üzleti életet illetően.

A szárazföldi útvonalak változásai

Az európai kereskedelmi tevékenységek általános hosszú távú ingadozásai – növekedés a 14. század első felében, majd csökkenés a 15. század közepéig, azután pedig ismételt növekedés – mellett jelentős helyi eltérések és gyors változások is megfigyelhetőek voltak. Már a középkori ember is tisztában volt azzal, hogy a gazdasági fejlődés időszaka viszonylag rövid időn belül hanyatlási periódusba válthat át, majd igen gyorsan ismét növekedési stádiumba állhat vissza. Az 1340-es évek csapásai után, melyeket visszatekintve akár a hosszú 13. század fejlődési időszakának lélekharangjához is hasonlíthatunk, az európai gazdaság rövid időre hamarosan újra erőre kapott. Az ezt követő, majdnem egy évszázadnyi ismételt visszaesést azonban megszakította egy kérészéletű felvirágzás. A 15. század első két évtizedét Firenzében példa nélküli fejlődési időszakként

könyvelték el, hiszen addigra már senki nem emlékezett arra, mennyire gazdag volt a város száz évvel azelőtt. (Ez rávilágít arra, milyen nehéz meghatározni a „gazdagság" fogalmát.) Feltehetőleg nem véletlen, hogy éppen ebben a két évtizedben kezdődött meg Itáliában a művészetek nagyfokú támogatása, ami lehetővé tette, hogy meginduljon a reneszánsz művészeti irányzat kialakulása.

Az európai gazdaság a 15. század második felére sikeresen kilábalt a hosszú ideje tartó hanyatlási periódusból, melyet a késő középkor „nagy gazdasági válságaként" szoktak emlegetni, ám eddigre hatalmas változások következtek be a termelés és az üzleti élet terén.

A 13. században Európa városi övezete Angliától Itáliáig húzódott, és ez tulajdonképpen máig fennmaradt. Az 1990-es évek óta a földrajztudósok és városkutatók „kék banán" elnevezéssel illetik ezt a térséget.[28] Ide tartozott a középkor végének három legfontosabb ipari régiója is (lásd 228–231. oldal).

Ez a városi övezet vajmi keveset változott az eltelt hétszáz esztendő során. Az urbanizálódott térség már 1300-ban is Londontól Perugiáig húzódott. Ami többször is átalakult, az a városok „banánon belüli" koncentrációja.

A 14. század közepéig a városi övezet két legdélebbi régiója büszkélkedhetett a legnagyobb gazdasági jelentőséggel. Ez a két terület az Arno és a Pó völgye volt, melyeket az Appenninek választott el egymástól. A 15. század végén a gazdasági élet központja elkezdett északabbra vándorolni. Ez a folyamat évszázadokon át tartott. A 15. század végére az Appenninektől délre fekvő városok, Genovától Perugiáig elvesztették jelentőségüket, igaz, a Pó völgye egyelőre még mindig fontos központnak számított. A „nemzetközi" kereskedelem egykor kiemelkedőnek számító városai közül néhány – például Siena – megszűnt a távolsági kereskedelem irányítója lenni, míg mások – például Lucca – továbbra is viszonylag fontos szerepet játszott. Ezzel egy időben az Alpoktól északra található városok jelentősége megnövekedett. A 15. században Augsburg–Nürnberg térsége adott otthont a legnagyobb mértékű fejlődésnek, mely a kortársak figyelmet sem kerülte el. 1471-ben Johannes Müller matematikus is ezen a vidéken telepedett le, ugyanis

> itt a legkönnyebb számomra, hogy kapcsolatban maradjak a különböző országok tanult lakóival, hiszen Nürnberg a helyi kereskedők állandó utazásainak köszönhetően Európa szívének tekinthető.[29]

A régió jelentősége a 14. századtól kezdve fokozatosan nőtt, így a 15. század közepére olyan jelentős vagyont sikerült itt felhalmozni, hogy Aeneas Sylvius Piccolomini sienai humanista (később II. Pius pápa) a következőket írta a vidékről:

> A városlakók házai olyan pompásak, mintha hercegek számára épültek volna. Skócia királya hálás lenne, ha olyan előkelő szállást kaphatna, mint egy egyszerű nürnbergi lakos [Piccolomini 1435-ben látogatott Skóciába].[30]

A 13. századi Európa legfontosabb kereskedelmi útvonalai háromszöget zártak be. Nyugaton futott a Flandriából Toscanába tartó út, mely áthaladt Champagne-on (itt csatlakoztak bele a legnagyobb európai fogyasztási központnak számító Párizsból érkező útvonalak), majd átkelt a Nagy Szent Bernát-hágón. Az út itáliai folytatását Via Francigenának nevezték (lásd 3. fejezet). A háromszög keleti oldalán húzódott a Toscanát az európai bányavidékekkel összekötő



út, mely Itáliából a Travis-hágót, majd Bécset érintve érte el célpontját. A bányavidékeket Flandriával a Freibergből Bruges-be irányuló útvonal kapcsolta össze: ez volt a háromszög északi oldala, melyet a 12. század legvégén az egyik legelső német nyelvű szerelmes verseket író művész, Hendrik van Veldeke is szemügyre vett. Veldeke meleg szavakkal emlékezett meg szülővárosáról, Maastrichtről, és megemlítette, hogy a településnek is nevet adó út, a *Trajectum*, vagy más néven *Tricht* (átkelő) „Angliától Magyarországig, a tengerparttól a flandriai síkságig és Tongres-tól Trichten át Kölnig húzódik".

A Flandriát, Toscanát és Magyarországot összekötő kereskedelmi utak háromszöge helyett a 15. század végére új útvonalrendszer alakult ki, melyben a nemrégiben felemelkedett délnémet központokból az utak sugár irányban indultak ki Európa különböző területeire. Az utak jelentőségének ilyetén megváltozása igazolja Müller megállapítását Nürnberggel kapcsolatban, hiszen a városban tizenkét fontos útvonal futott össze.[31] A felvirágzó délnémet régió földrajzi központjában Donauwörth hídja feküdt – itt kapcsolódott össze Augsburg és Nürnberg kereskedelme (lásd 352. oldal térképe).

A sugáralakban futó útvonalak közül azok tettek szert a legnagyobb jelentőségre, amelyek a Brenner-hágót átszelve gondoskodtak a délnémet városok és a jelentőségüket egyelőre megőrző régi észak-itáliai kereskedelmi központok összeköttetéséről. A politikai és gazdasági szempontból legjelentősebb városoknak tekinthető Milánót és Velencét könnyedén el lehetett érni Veronából, ahol a Brenner-hágó irányából érkező út leereszkedett a lombard síkságra. Ezen az útvonalon a forgalom olyannyira megnövekedett 1480-ra, hogy jónak látták je-

1383-tól Lengyelországot és Litvániát perszonálunió kapcsolta össze. A két fővárost, Krakkót és Vilniust összekötő főút a Nieman folyót a litván rengetegben található Grodnónál keresztezte. A település hamarosan közepes méretű várossá nőtte ki magát, mely kiemelt szerepet játszott a szőrmék begyűjtésében. A fenti metszet 1568-ban, Nürnbergben készült. Az előtérben számtalan szekér halad az úton, a háttérben pedig megfigyelhető, hogyan mosták a szőrméket a Nieman-folyó vízében.

lentős összegeket áldozni arra, hogy az eddig csak málhás állatok számára járható alpokbeli hágót kiszélesítsék és megerősítsék, hogy szekerekkel is át lehessen kelni rajta. A munkálatok befejezése után olcsóbbá vált a Brenner-hágón átmenő áruszállítás lebonyolítása, így egyre többen és többen használták, aminek köszönhetően a forgalom még nagyobb méreteket öltött.[32] 1494 őszén az ifjú Albrecht Dürer is ezen az úton utazott Velencébe, majd ugyanerre tért vissza Nürnbergbe a következő tavasszal. Útja során számos akvarellt készített. Dél felé menet festette meg Innsbruck városát – Kenneth Clark művészettörténész szerint ez a kép tekinthető az első hiteles városábrázolásnak. A hazaúton elkészítette Arco és Trento képét (lásd 188. oldal illusztrációja), továbbá megfestette a Brenner-hágón átkelő új kocsiutat is.[33]

A délnémet területekről kiinduló utak közül a második legjelentősebb a Bruges pozícióját az 1480-as évek háborúi során elfoglaló, és ezzel Németalföld gazdasági központjává váló Antwerpenbe tartó útvonal volt. Ez az út északról a vásárairól híres Frankfurton futott át, ahol a Közép-Európában bányászott nemesfémek és a németalföldi kelmék már régóta stabil felvevőpiaccal rendelkeztek. A vásároknak köszönhetően kialakult az a szokás, hogy a távolsági kereskedelembe bekapcsolódó rakományokat a Hesse tartomány Frankfurttól délre található Frammersbach vidékének kereskedői juttatták el a délnémet területekről Antwerpenbe az újonnan kiépített utakon, masszív négykerekes fogataik segítségével, melyeket hat-nyolc ló húzott.[34] Az útvonal Mainznál érte el a Rajnát; itt az árukat vagy hajóra rakták és a folyón szállították tovább, vagy átkeltek velük a folyón a mainzi hídon, mely a középkori Európa legalacsonyabban fekvő Rajna-hídja volt. Mainz fekvése tehát igen előnyösnek számított, amit Gutenberg és pénzéhes támogatói egyaránt felismertek, így nem véletlen, hogy éppen innen terjedt el a könyvnyomtatás tudománya a 15. században.

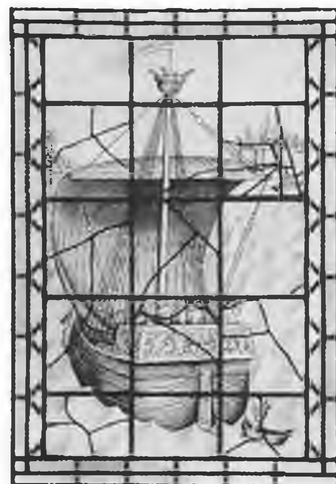
A Rajna-vidéken fekvő négy választófejedelemség uralkodói és mindazon kisebb hercegek, akiket be tudtak vonni ligáikba, azon igyekeztek, hogy a Mainzból Kölnbe irányuló, a Rajnán, illetve a folyó nyugati partján futó úton bonyolított áruforgalom minél biztonságosabb legyen és minél nagyobb hasznot hajtson. Az utak karbantartására és az útvonalon közlekedők védelmére számtalan helyen szedtek vámokat. A 16. században ennek a délnémet területekről Antwerpenbe tartó útnak a jelentősége meghaladta a délnémet vidékről Velencébe irányuló útvonalét. A della Faille vállalat még az 1585–86-os háborús időszakban is talált olyan szállítmányozókat a spanyolok által nemrégiben kifosztott Antwerpenben, akik szekereikkel kerülő utakon 10–21 nap alatt eljutottak Kölnbe, sőt 60–75 napos határidővel még augsburgi fuvarokat is bonyolítottak. Bár 1610 körül Antwerpen jelentősége hanyatlásnak indult, állítólag még ekkor is kétezer „külföldi" és ezer helyi szekér érkezett a városba hetente.[35]

A Brenner-hágón át Velencébe tartó, illetve a Rajna völgyét követő, Antwerpenig húzódó útvonalak mellett a 15. században számos további út indult sugárirányban Európa különböző területeire a délnémet vidékekről (lásd 352. oldal térképe).

A legfontosabb dél felé induló út a genfi és lyoni vásárok érintésével érkezett a francia királyi udvarba, mely ekkor már nem a Szajna, hanem a Loire partján volt. A francia uralkodói udvarba futó út is egyike volt azon középkori útvona-

laknak, amelyekben összekapcsolódott a vízi és szárazföldi közlekedés. Az árukat Nürnbergből a délnémet területeken elterjedt, jellegzetes négykerekű faszekereken szállították el, melyek formája hajóra emlékeztetett. A rakományt abroncsra kifeszített vászonponyva védte, és a két hátsó kerék sokkal nagyobb volt az elsőknél.[36] A kereskedők útjuk során először Ulm és Konstanz érintésével Zürichbe, majd Genfbe és Lyonba érkeztek. Lyonból a roanne-i fuvarosok az itt található vízgyűjtő medencén keresztül Roanne-ba szállították a termékeket, ahonnan vagy szárazföldi úton vitték őket tovább Bourges felé, vagy hajóra rakták, és a Loire-on a folyó Gien és Chinon közé eső szakaszához továbbították, hiszen a francia királyok VII. Károly óta ezen a területen székeltek.[37]

Ha a térség legjelentősebb városára vagyunk kíváncsiak, Tours-t kell megvizsgálnunk. Jacques Coeur 1438 és 1451 között VII. Károly kincstárnokaként tevékenykedett, így ő volt az, aki az angolok elleni sikeres francia hadjárathoz szükséges összegeket előteremtette (bár az összegyűjtött pénzek egy része saját zsebébe vándorolt). Az eredetileg Bourges-ban élő Coeur hamarosan Tours-ba tette át székhelyét, ahol „vásárt" működtetett, hogy a királyt és környezetét ellássa selyemmel, fűszerekkel, falikárpitokkal, ékszerekkel, tálakkal, fegyverekkel, páncélokkal, és nem utolsósorban kölcsönökkel. Kegyvesztésének idején egy számos fióküzlettel rendelkező, sokfunkciós, tours-i központú vállalatot irányított, akárcsak egy észak-itáliai vagy délnémet üzletember. Az 1420-as években, VII. Károly trónra lépésekor a francia korona és a királyi udvar vásárlóereje minimális volt. A legnagyobb francia hercegek már nem az uralkodó közvetlen közelében éltek, hanem ki-ki a saját területén, a korabeli Franciaország határain belül és kívül (Navarra, Provence és Brabant területén). Az 1480-as évekre, XI. Lajos uralkodásának végére azonban a francia királyi udvar ismét Európa legfontosabb felvevőpiaca volt, így a délnémet és észak-itáliai területekről, továbbá a főbb útvonalak csomópontjában fekvő Lyon vásáraitól Tours-ba tartó utak jelentősége is számottevően megnövekedett.

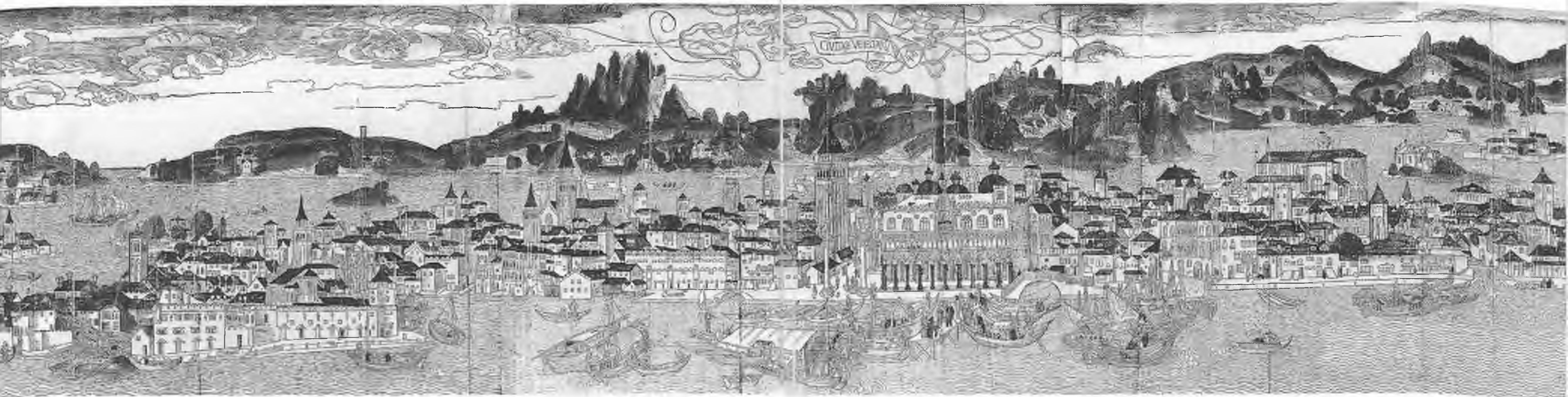


A francia vállalkozó, Jacques Coeur 1433-ban fényűző gótikus palotát építtetett magának Bourges-ban (lásd 138. oldal illusztrációja), melyet festett ólomüveg ablakok díszítettek. Az egyik üvegfestmény egy szépen kidolgozott koggét ábrázol. Bár ezt a hajótípust a Balti-tenger térségében fejlesztették ki, később, amikor Coeur hajói indultak útnak a Rhône torkolatától, már mindenhol elterjedtnek számított Nyugat-Európában.

Néhány út a délnémet területekről keleti irányban indult el. Az egyik az Érchegységtől és a Tátrától északra vezetett Lengyelország déli területeire, míg egy másik Csehország középső részéig húzódott. A harmadik útvonal Csehországot délről megkerülve futott ki a Dunához Regensburgnál, majd innen vízi úton az osztrák hercegség, Csehország és Magyarország irányába folytatódott tovább. A kelet felé induló délnémet kereskedők így könnyen elérhették a térség legnagyobb fogyasztási központjait, többek között Krakkót, Prágát, Bécset és Budát, illetve az újonnan megnyitott bányákat, Türingiától a Felvidékig. A bányavidékeken a termelést ekkor már a délnémet tőkével működő bányavállalatok irányították, így ellenőrzésük alá vonhatták az európai vas-, réz-, ezüst- és óngyártást (lásd 364. oldal).

A délnémet kereskedők jelentőségének 15. század végi növekedését jól illusztrálja egy kézikönyv, mely a velencei Fondaco dei Tedeschi számára készült. A könyvben feljegyezték, hogy az egyes árucikkekért mennyi vámot kell fizetni, mekkora összeget tesz ki a fuvarozás és az ügynökök fizetése, mennyit kell adni a hordároknak, csomagolóknak, mérőknek, fűszerszitálóknak (ők gondoskodtak arról, hogy a fűszerekbe ne keveredjen idegen anyag) és a velencei hatóságok által előírt számtalan hivatalos dokumentum készítőinek.[38] 1500 kö-

Befejezés: a kereskedelmi rendszer



1483-ban Mainz kamarása, Bernhard von Breydenbach zarándokútra indult Jeruzsálembe és a Sinai-hegyhez, és az utazáson vele tartott egy művész is, „a tanult és roppant tehetséges Erhard Rewich, hogy megörökítse a szemnek oly kedves, szépséges dolgokat". Hazatérése után Breydenbach kiadta útleírását Mainzban, melyet Rewich rajzai alapján készített metszetek díszítettek. A művész elkészítette Velence panorámaképét is, mely a San Giorgio bencés kolostorból tárul a látogatók szeme elé. Bal oldalon a sótároló épületek és a vámház látható, míg jobb oldalon az Arsenal bejárata figyelhető meg. Középen foglal helyet a Dózse palota, illetve a teteje felett kibukkanó Szent Márk-dóm. Az előtérben található a zarándokok gályája, mely épp indulni készül Jaffába.

rül már elvárták a délnémet kereskedőktől, hogy ne csak ezüstöt és borostyánt szállítsanak a városba, ahogy azt egy évszázaddal korábban tették, hanem számos egyéb árucikket is (lásd 353–354. oldal). Az 1400 és 1500 között eltelt száz esztendő folyamán változások következtek be a behozott árucikkek származási helyét illetően is. A 15. század folyamán a délnémet vászongyártás látványos fejlődésnek indult. A század végén hatalmas mennyiségű, 45–125 méter hosszúságú vászontekercs érkezett a délnémet területekre Konstanzból és St Gallenből. Emellett a délnémet tőke egyre nagyobb arányban áramlott a türingiai vasüzemekbe és a felvidéki rézbányákba, így a német kereskedők nemcsak rengeteg vashoz jutottak hozzá, hanem tevékenységük révén Velence Európa legnagyobb rézfelvevő piacává vált. Néhány délnémet vállalkozó még keletebbi területekre is kiterjesztette tevékenységét, így bolgár szőrmékhez és bőrökhöz juthattak hozzá, melyeket szintén Velencében értékesítettek. Korábban a balkáni nyest-, hermelin- és fehérfarkas-prémek megvásárlására csak a törököknek nyílt lehetőségük, így ezek az árucikkek a Fekete-tenger felől érkeztek Itáliába. A Németalfölddel kapcsolatban álló kereskedők drága falikárpitokat, különböző minőségű gyapjúszöveteket (tekercsenként öt dukátért értékesített kelméktől a húszdukátos árukig) és újonnan kifejlesztett, olcsó, sávolykötéses selyemszöveteket szállítottak szárazföldi úton Velencébe. Az egyelőre nem tisztázott, hogy az Itáliába érkező, edénygyártásra kiválóan alkalmas réz-ón ötvözetből készült vasbádogot vajon Németalföldön gyártották vagy a Nürnbergben egymás után alapuló vasbádogkészítő műhelyekből került ki. A Németalföldről kiinduló szárazföldi kereskedelem mellett a délnémet üzletemberek tengeri áruforgalmat is bonyolítottak: jó minőségű fehér gyapjúszöveteket, illetve angol gyapjút és ónt szállítottak Velencébe a hosszú nyugati vízi útvonalon. A fuvarozást flamand gályák segítségével oldották meg, amíg csak lehetett.

A délnémet kereskedők némelyike a Velencétől délre eső területekre is ki tudta terjeszteni tevékenységét. Ezután már nem csak a velencei árubeszerzéssel foglalkoztak, hanem részt vállaltak az átmenő forgalom lebonyolításában is. E vállalkozó szellemű üzletemberek révén Németország déli területeire sáfrány és cukor, illetve Kalábriában és Messinában vásárolt selyem érkezett. A velencei kereskedőktől elsősorban selymet, borsot, „fűszereket", igazgyöngyöt, cukrot, gyapotot és szappant vásároltak, akárcsak Kress az 1390-es években, ám a 15. században ezeken kívül kiviteli vámot fizettek az olajra, a görög malváziára és más borokra, továbbá halakra (többek között tőkehalra), illetve különféle „rövidárutermékekre" (ezek közé tartozott az elefántcsont, a higany és a rézhuzal is). A fűszereket a délnémet kereskedők költségén Velencében megrostálták, és csak ezután küldték tovább az Alpokon át a német piacokra. A fűszerek között több keleti és földközi-tengeri „fűszert" is találhatunk; az előbbiek közül a gyömbért, a szegfűszeget és a fahéjat, míg az utóbbiak közül a rizst és a köményt említhetjük. A fűszerek egy részét délnémet területeken vásárolták meg, másik részüket a kereskedők továbbküldték északi, nyugati és keleti irányba.

A 15. században a szárazföldi kereskedelmi utak két évszázaddal korábban kialakult háromszögének helyét egyre inkább egy délnémet területekről sugárirányban kiinduló útvonalrendszer vette át, ám ez nem jelentett a kereskedelem egészére kiterjedő változást. Bár a 13. és 15. században egyaránt jelentős mennyiségű árut fuvaroztak szárazföldi utakon, a vizsgált időszakban a tengeri kereskedelem is kiemelkedően fontos szerepet töltött be az áruforgalomban.

Tengeri útvonalak

A legfontosabb szárazföldi útvonalak 13. századi háromszögének csúcspontjaitól indultak további utak is a háromszögön kívül eső területek felé. Közülük sok nem a szárazföldön, hanem a tengeren vezetett. A szárazföldi, folyami és tengeri

áruszállítás többnyire kiegészítette egymást. A Földközi-, az Északi- és a Balti-tenger útvonalai a parton a legforgalmasabb szárazföldi útvonalakhoz csatlakoztak. Bruges-ből például viszonylag rövid utazás során könnyen el lehetett jutni Angliába, de ugyanitt be lehetett kapcsolódni az Északi- és Balti-tengert érintő Hanza-útvonalba is. Genovából, Pisából és Velencéből számtalan gálya hajózott ki Észak-Afrika és a levantei térség irányába. A meisseni bányáktól egy útvonal a hegyeket északról megkerülve kelet felé indult Krakkó és Kijev irányába.

A navigáció tudományának fejlődése és az ennek nyomán – elsősorban Itáliában – megélénkülő hajóforgalom eredményeképpen a szárazföldi utak háromszöge helyett gyakran választották a jóval hosszabb, ám olcsóbb tengeri szállítást. Itáliából sokkal egyszerűbb volt vízi úton eljutni Krakkóba: Genovából a Fekete-tengerig hajózva, majd onnan Lvov érintésével a Dnyeszteren. Flandriából szintén célszerű volt vízi úton utazni Krakkóba: egy Hanza-koggén Gdańsk vagy Torun érintésével a Visztulán gyorsabban odaértek az utazók, mint a hagyományos, Angliától Magyarországig húzódó hosszú szárazföldi útvonalon. Végül, de nem utolsósorban Genovából és Velencéből is sokkal praktikusabb volt a kereskedők és zarándokok számára egy karakk vagy gálya fedélzetén eljutni Bruges-be, ahelyett, hogy az Alpokon, a Jura-hegységen, Burgundián és Champagne-on át szárazföldön utaztak volna.

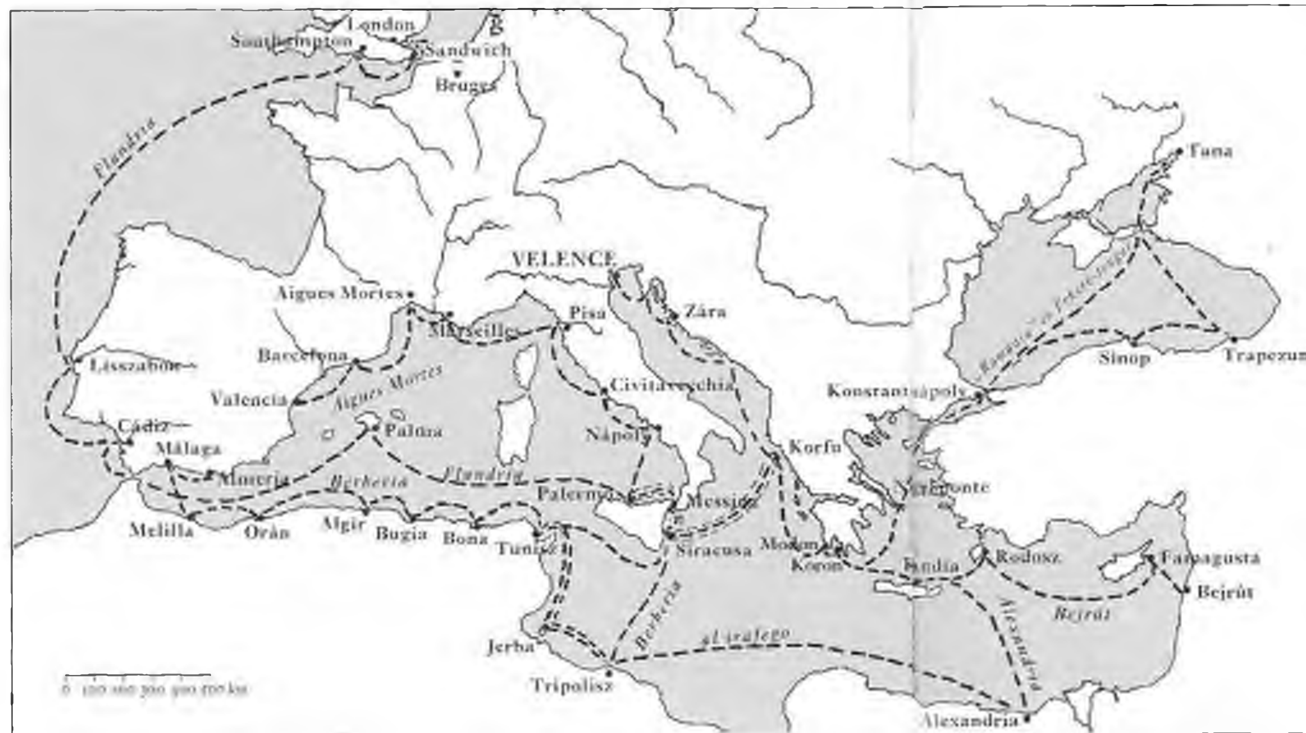
Az Északnyugat-Európát és Itáliát összekötő atlanti útvonal tehát tulajdonképpen az Európát átszelő szárazföldi és folyami utak vetélytársának tekinthető. Az öreg kontinens északi vidékéről a Földközi-tenger térségébe tartó tengeri út már a vikingek utazásai óta hagyományos útvonalnak számított, igaz, népszerűsége időszakonként változott. A második keresztes hadjárat idején az angol keresztesek egy része tengeren utazott, és útjuk során tevékeny részt vállaltak Lisszabon felszabadításában. A harmadik keresztes hadjárat során I. Richárd serege is ugyanezt az útvonalat választotta, bár a király Marseille-ig szárazföldön haladt, és csak ott szállt hajóra. E tengeri útvonalat azonban csak a 13. század folyamán kezdték kereskedelmi utazások alkalmával is gyakrabban használni. Az Ibériai-félszigetnek az araboktól való visszahódítása lehetővé tette, hogy a hajósok számára megfelelő pihenőhelyeket alakítsanak ki, amivel az utazás sokkal könnyebbé és gazdaságosabbá vált. Szent Ferdinánd kasztíliai és leóni király is sokat tett az arabok Andalúziából való kiűzése érdekében a 13. században; legnagyobb sikerét 1248-ban könyvelhette el, amikor seregei meghódították Sevillát. A város nem csupán az itáliai (elsősorban genovai) kereskedők számára nyújtott lehetőséget Andalúzia gazdasági kihasználására, hanem stratégiailag kiváló helyen fekvő állomáshelyet is jelentett az Atlanti-óceánon utazók számára. Nem véletlen tehát, hogy már a visszahódítás évétől működött itt egy genovai kolónia. Sevilla mellett természetesen léteztek más állomáshelyek is. A 14. században a sevillai genovai kolónia méretét utolérte a cádizi. Az 1265-ben visszaszerzett Cádiz kikötője felülmúlta Sevilláét, bár az utóbbi szárazföldi területe sokkal termékenyebb és gazdagabb volt. Hasonlóan népes genovai kolóniával rendelkezett Málaga is. Bár kikötője még jobb volt, a Granadai Királyság, melynek területén feküdt, ekkor még az arabok kezén volt, így a málagai lakosok életét nagyban befolyásolta a keresztény–muzulmán viszony változékony jellege. Lisszabonban is éltek genovaiak, igaz, sokkal kisebb számban, mint a ko-

rábban említett településeken. Az Ibériai-félszigeten általánossá váló genovai jelenlétnek köszönhetően az itáliai város hajóinak nem telt sok időbe, hogy tevékenységüket egészen La Rochelle-ig kiterjesszék. Az a genovai gálya, amely információink szerint elsőként tette meg a hosszú utat Flandriába, 1277-ben hajózott ki Itáliából. Feltételezések szerint ezt a gályát korábban már esetleg megelőzték katalán hajók a flamand kereskedelmi kapcsolatok kialakításában. A Dél-Európából Flandriába irányuló hajóutakra kezdetben csak hosszabb időközönként került sor, ám az idő előrehaladtával egyre gyakoribbá váltak.

Amikor IV. Fülöp a körülményeket helytelenül megítélve Gascogne megtámadása mellett döntött, háború tört ki Franciaország és Anglia, illetve az angolok szövetségesei között. Mivel Flandria Anglia egyik legfontosabb támogatójának számított, a Champagne-t és Flandriát összekötő szárazföldi út bizonytalanná vált. A Jura-hegységben és az Alpok nyugati részén található hágóknál egyre kevesebb vámot tudtak beszedni, ami rávilágít arra, hogy a kereskedelmi forgalom egyre nagyobb részét igyekeztek eltéríteni erről a veszélyessé váló útvonalról. Egyesek a Rajna-vidéket átszelő útvonalat választották, ám az 1313-ban kitört háború következtében ez szintén bizonytalanná vált. A Kelet-Franciaországon áthaladó régi útvonal egy másik alternatívája volt az egyre nagyobb forgalmat bonyolító tengeri út.[39] Amíg az utóbbi csak gályák számára volt járható, az utazás sokkal drágább volt tengeren, mint szárazföldön, ugyanis a gályák meghajtásához népes legénységre volt szükség, így a kifizetett bérek szép summát tettek ki. A Földközi-tengeren általánosan elterjedt sokevezős hadihajók kereskedelmi célokra alkalmassá tett változatainak tekinthető, az 1290-es években megjelenő legkorábbi velencei galeazzák működtetéséhez – tehát körülbelül ötven tonna áru mozgatásához – nem kevesebb mint kétszáz főre volt szükség. A legénység nagy részét az evezősök tették ki, ugyanis annak ellenére, hogy a gályákat vitorlákkal szerelték fel, szembeszélben, szűk szorosokon való áthaladáskor, illetve a kikötéskor és induláskor a jobb kormányozhatóság érdekében evezésre is szükség volt. A következő évszázadokban a velenceiek mind nagyobb és nagyobb gályákat építettek, melyek közül némelyik háromszor akkora méretű volt, mint a prototípus. 1400 körül a gályák többsége már háromárbocos volt: két főárboccal és egy kisebb árboccal rendelkezett (utóbbit a hajófarban állították fel). Mindazonáltal továbbra is hatalmas számú evezősnek nyújtottak munkalehetőséget. Az 1412-es szabályozás előírta, hogy a gályák minimum 210 fős legénységéből legalább 170 tengerésznek szabad születésű, fizetésért dolgozó evezősnek kell lennie, csak a fennmaradó negyven helyet tölthetik be elítélt bűnözők és rabszolgák.[40] A kezelőszemélyzet ilyen jellegű összetétele azt jelentette, hogy bár az 1290-es szintnél jóval alacsonyabbak voltak a költségek, még így is igen drága volt a gályákon való áruszállítás.[41] Drága üzemeltetésük miatt a genovaiak hamarosan beszüntették a gályák kereskedelmi használatát, míg a velenceiek továbbra is előszeretettel használták, sőt a 14. században rendszeresen indítottak útnak állami tulajdonban lévő gályakonvojokat (lásd 401. oldal).

Velencében a nagyméretű galeazzák csak egy kicsi, ám annál értékesebb részét alkották a kereskedelmi flottának, amely nagyrészt vitorlásokból tevődött össze, akárcsak Genovában és Barcelonában. Az évszázadok során a gályákhoz hasonlóan a vitorlások mérete is jelentős növekedésen ment át, aminek köszön-

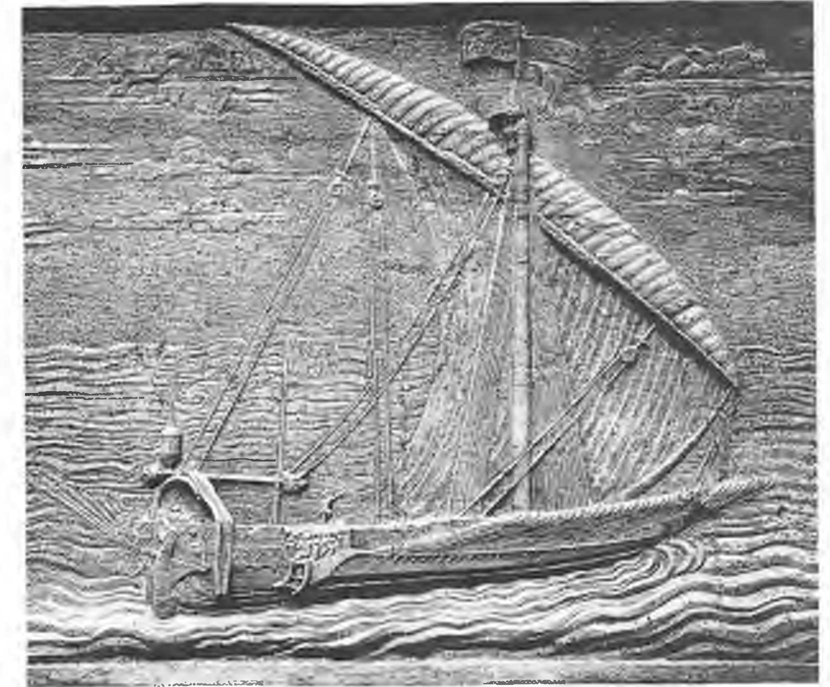
A 15. század közepét megelőzően Velence gályái hét különböző útvonalon közlekedtek. Hat útvonal elnevezése arról a területről vagy városról kapta a nevét, amely a végpontja volt (lásd 401. oldal). Az útvonalak tulajdonképpen Trapezunttól Bruges-ig minden olyan várost érintettek, amelyek kereskedelmi érdeklődésre tarthattak számot. Korfu volt az a pont, ahol az utak elváltak egymástól. Az innen keletre tartó útvonalak a Görögország területén fekvő velencei kolóniák felé vették az irányt. A ***„Románia"*** *útvonal érintette Konstantinápolyt (az egykori Római Birodalom egyetlen maradványát), illetve továbbhaladt a Fekete-tenger felé. Kréta szigetén az* ***Alexandria*** *és* ***Bejrút*** *útvonalak is szétváltak, az utóbbi forgalma ugyanis Rodoszon és Cipruson is átment. A Korfuról nyugat felé induló gályák elsőként Szicíliát ejtették útba. Az* ***Aigues Mortes*** *útvonalon haladók Aigues Mortes érintése után egészen Valenciáig haladtak tovább a Földközi-tenger nyugati részének északi partvonalát követve. A* ***Flandriába*** *tartók megálltak Mallorcán, Andalúziában, Portugáliában és Angliában is. A* ***Berberia*** *útvonalon hajózó gályák az észak-afrikai Berberiából az ekkor még mindig muzulmán kézen levő Granadába juthattak el. Az* ***al trafego*** *útvonal háromszöget zárt be; az ezen utazók Korfuból először Tuniszba indultak, majd innen észak-afrikai termékeket szállítva Alexandriába mentek, végül pedig Görögország érintésével visszatértek Velencébe. Bármelyik útvonalon haladtak is a gályák, mindenképpen gyakori kikötésekre volt szükség, hogy a hatalmas létszámú legénységet elláthassák vízzel és élelemmel.*



hetően üzemeltetésük gazdaságosabbá vált. Ezek a hajók a Földközi-tengeren gabonát, bort, olajat, sót, faanyagot, gyapotot és timsót egyaránt szállítottak.[42]

Bár az itáliai gályák is számos luxuscikket fuvaroztak Velencéből Flandriába és Angliába a hagyományos európai útvonalakat elkerülve, a szárazföldi kereskedelemre nézve nem jelentettek igazi konkurenciát. Ez csak később, a termékeket nagy távolságokra is viszonylag olcsón eljuttató teherszállító járművek kialakulásával következett be. A Balti- és Földközi-tenger medencéjében a teherszállító járművekre a gabonakereskedelem gazdaságossá tétele miatt volt szükség. Mivel Dél-Németalföld és Észak-Itália gabonaéhségét külföldön beszerzett élelmiszerekkel tudták csak kielégíteni, mindenképpen ki kellett találni a szállításnak egy olyan módját, amely kevésbé költséges, mint az igen drága szárazföldi fuvarozás.

A 13. században az itáliaiak a mai szemmel ormótlannak tűnő vitorlás hajót, a *navist* vagy más néven *buciust* használták (a földközi-tengeri térségben *buss*-nak is nevezték), míg a Hanza-kereskedők már a kisebb méretű és sokkal hatékonyabb koggékkal közlekedtek a Balti-tengeren (lásd 378. oldal illusztrációja). A *navis* és a kogge űrtartalma egyaránt meghaladta a legnagyobb gályákét, ám kapacitásukhoz képest viszonylag alacsony számú legénység is elegendőnek bizonyult irányításukhoz. A legnagyobb Hanza-koggék 250, míg a legnagyobb *navis*ok 800 tonnányi rakományt tudtak szállítani. A *navis* személy- és teherszállításra egyaránt alkalmas volt. Tulajdonságainak javítása érdekében a 13. század során egy második, majd később egy harmadik árboccal látták el, ám vitorlái még ezután is háromszögletű latinvitorlák maradtak. Ezzel egy időben a hajótest egyre szélesebb és magasabb lett, és gyakran három fedélzetet alakítottak ki rajta. A legnagyobb *navis*ok állítólag nem kevesebb mint ezer zarándokot vagy száz keresztes harcost (és számtalan hozzájuk tartozó kísérőt) tudtak szállítani az alsó fedélzeten.[43]



1300 körül a Hanza-koggékat a Földközi-tenger térségében is utánozni kezdték, az újonnan kialakuló hajótípust pedig *cocché*nak nevezték el. Az egy generációval később alkotó Giovanni Villani az 1304-es évhez kapcsolódóan érdekes leírást adott a hajótípusok változásáról: „Néhány bayonne-i (Gascogne) férfi áthajózott *cocché*nak nevezett hajóival a sevillai szoroson (Gibraltár), és kalózként hatalmas károkat okoztak a Földközi-tengeren. Nem sokkal ezután a genovaiak, velenceiek és katalánok a hatalmas *navis*ok helyett maguk is elkezdték *cocché*kat használni, hogy a hajózás biztonságosabb és olcsóbb legyen, így ez az esemény igen nagy hatással volt az itáliai tengeri közlekedésre."[44] A 14. században a Földközi-tenger térségében új hajótípust fejlesztettek ki. Ez volt a karakk, mely egyesítette magában a *navis* kapacitását és a kogge előnyös tulajdonságait. Átvették többek között a kogge négyszögletű vitorláját, és a nehézkesen mozgatható evezőlapátokat masszív kormánylapátokra cserélték ki. A 15. században további újításokat vezettek be, többek között a vitorlák részekre osztását: az egyes árbocokra két vagy három négyzet alakú vitorlavásznat feszítettek ki. Ennek két fontos előnye is volt: egyrészt a kisebb vitorlafelület rugalmasabb és könnyebben irányítható volt, másrészt kevesebb tengerész is meg tudott birkózni kezelésükkel. Egy karakk irányításához feleakkora személyzetre volt szükség, mint egy hasonló méretű *navis*hoz. A karakkok száma és mérete a 14. század utolsó és a 15. század első éveiben fokozatosan nőtt, főleg – ám nem kizárólag – a genovai flottán belül (lásd 386. oldal illusztrációja). A 14. század végén már 1000, a 15. században pedig már 2000 tonnás karakkokat is használtak (egészen a 18. századig nem építettek nagyobb hajókat). A fentiek alapján nem meglepő tehát, hogy a nagy velencei hajókkal való fuvarozás költsége a 14. század folyamán 25 százalékkal esett, a következő évszázadban pedig további csökkenésnek lehetünk tanúi, miközben a munkabérek növekedtek. Velencei

Bár 1500 után a velenceiek által az árucsere lebonyolítására használt galeazzák és a könnyebb harci gályák egyaránt kimentek a divatból, még a 16. században is építettek gálya formájú kisebb vízi járműveket. Ilyen látható Alessandro Contarini 1535-ben készült sírkövén is.

karakkokon érkezett Itáliába a fekete-tengeri és észak-afrikai gabona, a szíriai gyapot és a krétai bor, a genovai hajók pedig kis-ázsiai timsót, illetve lombard és toulouse-i indigót szállítottak Southamptonba és Bruges-be. A 15. században csak körülbelül 3000 tonna timsót fuvaroztak Phocaeából Southamptonba, így ennek szállításához nem volt szükség sok hajóra. A 14. század első felében Pegolotti feljegyezte, hogy a szállítási költségek 24%-kal növelik meg a vételárat a timsó és 30%-kal az indigó esetében. Nem egészen egy évszázaddal később Datininek a fent említett árucikkekre már csupán 8%-os fuvarozási díjat kellett fizetnie.[45] Míg a gályáknak viszonylag sűrűn ki kellett kötniük, hogy hatalmas legénységüket el tudják látni élelemmel és – ami még fontosabb – vízzel, a karakkok óriási távolságokat tudtak megtenni egyhuzamban, anélkül, hogy megálltak volna. Még a Phocaea és Southampton közötti hosszú utazás során is általában csak egy megállóhelyet iktattak be. A Kis-Ázsiából induló hajók többnyire kikötés nélkül átszelték hosszában a Földközi-tengert, és csak Málagában vagy Sevillában kötöttek ki és pótolták időközben felélt tartalékaikat, mielőtt nekivágtak volna az Angliába vezető útnak. Bár a genovaiak ekkoriban már nem szállítottak nagyszámú zarándokot a Szentföldre, illetve onnan vissza Itáliába, az emberek fuvarozásával nem hagytak fel, ugyanis karakkjaikon rengeteg rabszolgát hoztak Kaffából, Chios-ról és Észak-Afrikából.

Az 1430-as években íródott, *The Libelle of Englyshe Polycye* című költemény szerzője meleg szavakkal szólt az Angliába érkező „genovaiakról [Januays] és hatalmas karakkjaikról", ám a „velencei és firenzei gályákat" gyanakvóan figyelte. A genovaiak iránti rokonszenve sarkallta arra, hogy feljegyezze az általuk behozott termékeket, amelyek elengedhetetlenek az angol iparosok számára:

… rengeteg indigót,
gyapjúolajat és faszenet hoznak a tengeren,
továbbá timsót, aranyat és pamutot nyersen.

A velenceiekkel és firenzeiekkel szemben táplált ellenszenvétől vezérelve felsorolta, milyen felesleges luxuscikkeket fuvaroznak a szigetországba:

Majmokat és csecsebecséket, haszontalan holmikat,
Értéktelen semmiségeket ide hordanak,
Selejt és hasztalan portékákkal ámítanak
S minden, mit megveszünk, hamar elrohad.

A költő még a behozott, gyógyszertári használatra szánt fűszerek ellen is fellépett, mondván, hogy az angol gyógynövények hatása legalább ugyanolyan jó, ha nem jobb:

Az ember azonban kigyógyulhat betegségeiből
Anélkül, hogy gyógyszereket hozatna távoli vidékekről…
A betegnek nincsen szüksége gyömbérre,
Aloéra, kámforra vagy kutyatejre,
Sem rebarbarára, szennalevélre…

A szerző úgy vélte, hogy a cukor az az importcikk, ami valóban pótolhatatlan lenne, ha nem szállítanák hajókon Angliába. A velencei és firenzei kereskedőkkel

szemben megfigyelhető bizalmatlansága abból adódott, hogy észak-nyugati irányú ügyleteik központja Bruges volt, márpedig az egész költemény tulajdonképpen egy Flandria ellen irányuló támadásként értékelhető. Nem meglepő tehát, hogy az író más szempontból is elítélte a velenceieket és firenzeieket, többek között a Calais-ban vásárolt gyapjú vételárának túlságosan is lassú kifizetéséért, a váltók kiadásának köszönhető hatalmas nyereségükért, és amiatt, hogy tevékenységük révén Anglia aranykészlete egyre fogy. Ezzel szemben a genovaiak szerinte mindent megtesznek, hogy minél több nemesfém áramoljon az országba:

Velence és Firenze álnok szokása szerint
Kereskedőik az arannyal megint és megint
A tengeren át vidáman hajóznak Flandriába,
Az angolok pedig nem tehetnek semmit – mindhiába.

De vajon milyen mértékű volt a szárazföldi szállításról a tengeri fuvarozásra való áttérés? A kevésbé nagy tömegben mozgatott árucikkek, többek között az étkezési és gyógyászati fűszerek korábban szárazföldi úton jutottak el Európa különböző területeire. A gályák, illetve a karakkok visszafelé szállított rakományának legnagyobb részét kitevő északi textíliákat azelőtt szintén nem vízi útvonalon fuvarozták. A költemény szerzője így írt a genovai karakkokról:

Tudomásom szerint megpakolják őket rengeteg gyapjúval és mindenféle színű gyapjúszövettel... a velencei és firenzei gályák pedig elviszik legjobb áruinkat, a kelméket, a gyapjút és az ónt...[46]

A 15. század első felében a tengeri kereskedelem felvirágzásának lehetünk tanúi. Ebben elsősorban a velenceiek tűntek ki, akik a század közepére úgy kiterjesztették tevékenységeiket, hogy a városból rendszeresen hivatalos hajójáratok indultak, miként arról az 1440-es években Gino Giommini is megemlékezett:

Február 10–15.	Fegyvertelen vitorlások Szíriába
Március 1-15.	Gályák Tuniszba és Tripoliszba („al trafego" útvonal)
Március 15. – június 25.	Gályák Flandriába
Április 22. – május 8.	Gályák Berberiába és Aigues Mortes-ba
Július 25.	Gályák „Romániá"-ba
Július és augusztus legeleje	Fegyvertelen vitorlások Szíriába
Augusztus 24.	Gályák Bejrútba
Augusztus 30.	Gályák Alexandriába[47]

Az év adott időszakaiban megtett hét hivatalos útvonal végpontjai közül csupán kettő, Flandria és Anglia esett kívül a Földközi-tenger medencéjén (lásd 398. oldal térképe). Az 1332 és 1534 közötti korszakra vonatkozólag az összes ismert, Velencéből induló gálya útvonalát feltérképezték.[48] A Ciprus és Örményország, illetőleg a „Románia" és Tana irányába tartó útvonalat már 1308-ban szabályozták – ebben az évben írták elő első ízben, hogy a gályáknak konvojban kell haladniuk.[49] A 14., illetve a 15. században újabb és újabb útvonalakon indultak velencei járatok. Aigues Mortes-ban 1401-ben fordultak meg először a velencei gályák, ám a járatok csak 1412 után váltak rendszeressé. Az Aigues Mortes-ba tartó hajók 1436-tól már Valenciában is kikötöttek egy időre, így a

Földközi-tenger hagyományosan a genovai és katalán kereskedők által uralt nyugati részében egyre nagyobb méreteket öltött a velenceiek jelenléte. Elsőre talán meglepőnek tűnhet, hogy az Aigues Mortes-i útvonal kialakulása után is sok karakk érkezett Marseille kikötőjébe, illetve hogy a pápák avignoni fogságával nem szűnt meg az ide irányuló forgalom. Mindazonáltal arról nem feledkezhetünk meg, hogy a Rhône partján továbbra is működött az Anjouk tarasconi udvara, továbbá a Rhône torkolatához érkező borsnak, gyömbérnek, cukornak és egyéb fűszernek igen nagy keletje volt a genfi és lyoni vásárokon és az 1420-as évektől kezdve a Loire mentén székelő francia királyi udvarban. Marseille és a többi dél-franciaországi kikötőváros hatalmas mennyiségű gabonát, továbbá a parton elterülő sós mocsarakból származó sót, illetve mézet, gyapjút, olcsó gyapjúszöveteket és vásznakat exportált a durva kendervászon mellett, melyet a Rhône völgyének középső részén, Bresse-ben és a Saône völgyében (Mâcon és Charollais környékén) állítottak elő.[50]

A Velencei Állam a legértékesebb árucikkeket – többek között a keleti fűszereket – csak felfegyverzett galeazzákon szállíttatta, hiszen enélkül a rakományok biztonsága és a járatok fenntartása veszélybe kerülhetett volna. A hajók az állam tulajdonában voltak, ám előszeretettel bérbe adták őket kisebb hajóstársaságoknak.[51] A 15. században Velence pozíciója elég erős volt ahhoz, hogy ilyen határozatot hozzon, hiszen a század folyamán az európai fűszerbehozatal oroszlánrészét az Alexandriában és Bejrútban tevékenykedő velencei kereskedők irányították, miután a genovaiak és a katalánok fokozatosan kiszorultak belőle. Bár firenzei és francia üzletemberek is próbálkoztak fűszerimporttal, sosem tudtak olyan fontos szerepre szert tenni, mint Velence. A Jeruzsálembe tartó zarándokok Jaffába való fuvarozása szintén a velencei hajósok monopóliumává vált, és a 14. század végétől a 16. század elejéig évente indultak a zarándokgályák.

A 14. század közepén a velenceiek a fenti rendelkezéseket egyéb hajókra is kiterjesztették, így ezután minden vízi jármű szabályos konvojban, vagyis *mude* alakzatban volt köteles haladni, az áruk bepakolásának és a hajó indulásának pedig előre meghatározott időpontja volt. A gályáktól eltérően a *cocche* esetében az előírások betartása nem valósult meg maradéktalanul. Az évente egyszer Krétára, kétszer pedig Szíriába küldött rendszeres *cocche*konvojok a két legfontosabb behozott termékről kapták a nevüket: a bort szállítókat *muda vendemian*nak, a gyapotot szállítókat pedig *muda gotonorum*nak nevezték. A „szíriai" hajók rakományába az út során más árucikkek is kerülhettek; a velencei kereskedők hazafelé menet Cipruson például cukrot vásároltak.[52]

A velencei gályák, illetve a velencei és genovai karakkok mellett egyre több más nemzetiségű kereskedő által irányított hajó is bekapcsolódott a tengeri kereskedelembe. Bár Firenze 1405-ben megszerezte Pisát és területeit, Porto Pisano kikötője 1421-ig genovai kézben maradt. Amint a kikötő Firenze tulajdonába került, a város Pisától nem messze az Arno folyón egy új Arsenal építésébe fogott, és az 1430-as években saját gályaflottái egymás után hajóztak ki Porto Pisanóból Alexandria, Anglia és Flandria irányába. A firenzeiek tevékenysége nyomán tulajdonképpen újjáéledt a kétszáz évvel korábban virágkorát élő pisai flotta, amivel Firenze Velence méltó vetélytársa lett. Akárcsak velencei társaik, a firenzei gályák is kizárólag a legértékesebb luxuscikkek fuvarozásával





Két spanyol hajó. Ha a hajó nem tudott rendesen kikötni, lehorgonyzott a tengeren, és a rakományt kis részletekben, evezős csónakokkal hordták a partra. Ez látható az 1252 és 1284 között Kasztília királyaként uralkodó X. (Bölcs) Alfonz számára készült kézirat illusztrációján (bal oldali kép). A hajó egy – a Vizcayai-öbölben igen elterjedt – kogge. A jobb oldalon látható földközi-tengeri karakk modelljéhez egykor drámai történet kapcsolódott, mely mára a feledés homályába veszett. A tárgyat fogadalmi ajándékként adományozta valaki egy katalán kolostornak 1450 körül, miután szerencsésen túlélt egy hajótörést.

foglalkoztak.[53] Az 1430-as években a *The Libelle of Englyshe Polycye* névtelen szerzője a következőket írta az Angliába érkező firenzei hajókról:

Velence és Firenze hatalmas gályáit
Színültig töltik a kellemetes dolgok bálái,
Mindenféle fűszer és egzotikus zöldségek,
Édes borok és minden egyéb, amit a vásárlók kérnek…

A firenzei gályák mellett időnként érkeztek dél-franciaországi hajók is. Az 1420-as években egy „narbonne-i gálya" Bejrútban és Alexandriában szerzett be árukat. E hajó pályafutása 1432-ben ért véget, amikor hajótörést szenvedett Korzika partjainál. Jacques Coeur, a páratlan tehetségű francia vállalkozó, 1444 és a város 1451-ben bekövetkezett eleste közötti időszakban négy francia gályát is küldött rendszeresen Alexandriába. Az egyes hajók székhelye Montpellier, Marseille és Aigues Mortes volt. Coeur gályái igen heves ellenérzéseket váltottak ki Genovában, hiszen a helyi kereskedők veszélyeztetve érezték üzleti tevékenységüket. Egy alkalommal a genovaiak Aigues Mortes kikötőjében lefoglalták a négy hajót.[54] Jacques Coeur gályáit 1454-ben, kereskedői pályafutásának végén egy montpellier-i kereskedő vásárolta meg, így a levantei területekkel kereskedő dél-franciaországi hajók útjai tovább folytatódtak, sőt 1464-ben intenzitásuk tovább fokozódott, mikor a franciák újabb gályákat építettek.[55] E hajók királyi védelem alatt álltak. XI. Lajos mindent megtett, hogy a Franciaországba irányuló fűszerbehozatalra monopoljogot biztosítson a francia kereskedők számára, így megtiltotta, hogy külföldiek fűszereket hozzanak királyságába. Ennek ellenére a velencei, genovai és firenzei vállalkozók továbbra is jelentős mennyiségű borsot, gyömbért és cukrot szállítottak Franciaországba. Hogy a királyi tilalmat kijátsszák, Marseille-en keresztül juttatták be áruikat az országba, ugyanis ez a város akkoriban még nem tartozott a Francia Királysághoz. Jacques Coeur gályái mellett számos Aigues Mortes-i, montpellier-i és marseilles-i helyi bárka is bonyolított kereskedelmi ügyleteket, ám a legénység számát és a hajótest befogadóképességet tekintve ezek egyike sem érte utol a genovai gályákat.

A katalán hajózás nem csupán a Földközi-tenger nyugati részén volt számottevő. Ahogy már említettük, Melis professzor számításai szerint Barcelona, Valencia és Mallorca 1400 körül összesen 875 hajóval rendelkezett, igaz, ezek mérete elmaradt az itáliaiakétól. Melis egyetlen olyan katalán hajót sem tudott beazonosítani, amely meghaladta volna az 1000 tonnát. Az viszont egyértelműen kiderült kutatásaiból, hogy a katalánok nem csupán a Földközi-tenger nyugati felén tevékenykedtek, ugyanis nem kevesebb mint ötven hajójuk fordult meg rendszeresen az Északi-tengeren ebben az időszakban.[56]

Észak-Spanyolország szintén saját hajókkal és hajósokkal büszkélkedhetett. A Vizcayai-öböl bárkái szállították Németalföldre és Angliába a legnagyobb mennyiségben a kasztíliai gyapjút, a helyben előállított vasat és a gascogne-i borokat (lásd 294., 324. és 330. oldal). Méretük körülbelül megegyezett a katalán vízi járművekével, vagyis sokkal kisebbek voltak a nagyobb genovai teherszállítóknál. A középkor végén a Spanyolország északi részén fekvő kikötőkből induló atlanti forgalom igen nagy ütemben nőtt. Hasonló növekedés volt megfigyelhető a Portugália és a Loire torkolata közötti partszakaszon, Bretagne-ban, Angliában és Skóciában. A fenti területekről induló bárkák nem az itáliaiak és katalánok által dominált földközi-tengeri vagy a Hanza-kereskedők által uralt balti-tengeri kereskedelembe igyekeztek bekapcsolódni, hanem a Gibraltár és a dániai Sund-szoros (Øresund) közé eső szakaszon vették fel a versenyt más hajósokkal. Tevékenységük jelentős része Bruges-re fokuszált, ahol – az itáliaiakhoz, a katalánokhoz és a Hanza-kereskedőkhöz hasonlóan – konzulátust tartottak fenn.

Bruges-t általában „passzív" kikötőként írják le, mert nincsenek saját kereskedőhajói. Ezt támasztja alá a várost 1438-ban meglátogató Pedro Tafur is:

> Azt mondják, két város verseng a kereskedelmi elsőségért: nyugaton a flandriai Bruges, keleten pedig Velence. Nekem azonban úgy tűnik – és ezzel sokan egyetértenek –, hogy Bruges forgalma messze felülmúlja Velencéét. Ennek oka a következő... Bruges-ben tulajdonképpen minden nemzet kereskedői megfordulnak, és a városi kikötőből induló hajók száma olykor a napi hétszázat is eléri. Velence azonban sosem volt ilyen gazdag, és a kereskedelmi életbe csak a helyi lakosok kapcsolódnak be.[57]

A *The libelle of Englyshe Polycye* ugyanebben az időszakban alkotó szerzője a következőket írta az antwerpeni és berge-op-zoomi vásárokról:

> E piacokra, melyek neve Angliában vásár,
> Minden nemzet elhozza áruja legjavát.
> Francia, lombard, genovai és angol
> A katalánokkal együtt ide barangol,
> Míg a spanyol, a skót és az ír
> Rengeteg bőrt és irhát árusít.[58]

A Bruges-ben működő állandó vásár, illetve a hozzákapcsolódó brabanti vásárok teljesen passzív jellege természetesen túlzás. Bár a La Manche csatornán folyó angliai kereskedelemben csökkent a flamand részvétel, miután a 13. században az észak-itáliaiak megjelentek a területen, nem tűnt el teljesen. A 14. század második felében flamand hajók még mindig szállítottak angol gyapjút London-

ból a kontinensre, sőt bekapcsolódtak a nemrégiben megindult és egyre jelentősebbé váló newcastle-i szénkereskedelembe is. A 14. és a 15. század folyamán egyre növekedett a Flandriából, Zeelandból és Brabantból Franciaországba, Kasztiliába és Portugáliába induló hajók száma. A flamand, breton és Vizcayai-öbölbeli hajósok Normandiából gabonát, La Rochelle-ből és Bordeaux-ból bort, Bourgneufből pedig sót szállítottak haza, továbbá számos különféle terméket szereztek be Bayonne-ban, Biarritz-ban és más kasztíliai kikötőkben. A 15. század második felében az Ibériai-félsziget minden nagyobb városában megfordultak a flamand kereskedők.[59] Mi több, az 1430-as évekre a Bruges és Antwerpen külső kikötőiben (többek között a zeelandi Walcherenben) tevékenykedő holland hajósok egyre nagyobb részt vállaltak Északnyugat-Európa tengeri kereskedelmének lebonyolításában.[60] Megállapíthatjuk tehát, hogy az európai tengeri árucserében részt vevő hajók közül nem csupán a bruges-i Medici-vállalat által a Burgund Állam részére fenntartott két gályának volt Németalföldön a székhelye.

Az atlanti hajózás forgalmának növekedésével egy időben a földközi-tengeri kereskedelem egyre inkább veszített jelentőségéből, és a 15. század végére tulajdonképpen már a hanyatlás stádiumában volt. A 15. század második és a 16. század első felében a velencei hajóépítés folyamatosan csökkent, a gályaútvonalak hálója felbomlott. A Fekete-tenger irányába az utolsó gályák 1452-ben indultak útnak, Aigues Mortes-ba pedig 1508-ban. A berber kikötők, Lisszabon, Flandria és Anglia felé tartó utolsó gálya 1533-ban futott ki a lagúnák városának kikötőjéből.[61] Ezután az angol gyapjút vagy karakkokkal, vagy szárazföldi járművekkel szállították Itáliába. Ugyanekkor a szárazföldi szállítás Európa más részein is megkapta a kereskedelem lebonyolításában az őt megillető helyet, az utakat pedig összekapcsolták a kontinens határain kívülre induló óceáni útvonalakkal.

Költségek, gyorsaság, biztonság

Amint a tengeri útvonalak elérhetővé váltak, a vízi szállítás alacsonyabb költségei arra ösztönözték a kereskedőket, hogy a szárazföldi utakról a tengerre tereljék át az áruszállítást. Ezáltal a nagy tömegben forgalmazott áruk szállítása is gazdaságossá vált, sőt még a drága luxuscikkek esetében is anyagilag előnyösebb volt a szárazföldinél a vízi fuvarozás. Francesco Pegolotti 1336 körül feljegyezte, hogy mekkora összeget emésztett fel az angol gyapjú Itáliába való szállítása (a Dordogne folyó partján fekvő Libourne és Aigues Mortes érintésével). Pegolotti adatai rávilágítanak, milyen óriási különbség volt a vízi és a szárazföldi szállítás költségei között. Egy zsák gyapjú Londonból Libourne-ba való eljuttatása egy borszállító hajón – a Gironde folyón fizetendő vámokkal együtt – körülbelül egy firenzei aranyforintot tett ki. Ha az árut szárazföldön akarták szállítani, és a hajóból Libourne-nál kipakolták, majd Aigues Mortes-nál ismét bepakolták, akkor egy zsák gyapjú fuvarozása nyolc firenzei aranyforintba került. Ha a távolságokat is figyelembe vesszük, még szembetűnőbbé válik az árbeli különbség. Libourne körülbelül 800 kilométerre fekszik Londontól, de a két várost összekötő, Kent és Bretagne vonalát követő tengeri útvonal körülbelül kétszer ilyen hosszú volt. A Libourne és Aigues Mortes között húzódó szárazföldi út légvonalban 480 kilométer volt, ám az öszvérek által is járható útvonal hossza közel 650 kilométert tett ki. A fenti adatok szerint tehát a szárazföldi szállítás nyolcszor olyan drága volt, mint a vízi, pedig az előbbi útvonal feleolyan hosszú volt.[62]



1500 körül viszonylag rövid időn belül kialakult a tengeri hadviselés szokása. Az angolok hatalmas károkat tudtak okozni a merülési vonalhoz közel elhelyezett ágyúkkal felszerelt hadihajóik sortüzével. A szigetország kereskedelmi és tengerészeti felvirágzása kéz a kézben járt egymással. A kereskedelmi hajók – ha kellett – el tudták látni a hadihajók feladatait is. Vajon milyen szerepet töltenek be az itt látható hajók, amelyek épp Dover kikötőjében horgonyoznak VIII. Henrik (1491–1547) uralkodásának vége felé?

Egy évszázaddal később egy *cantar*nyi lombard indigó a Pó folyó Paviával átellenes oldalán fekvő Vogheràból a Bochetta-hágón át Genovába való szállítása tíz genovai *soldi*ba került. A fuvarozást ökrök segítségével oldották meg, és az út körülbelül 100 kilométer hosszú volt. Az indigót Genovából karakkok fedélzetén a 4000 kilométerre fekvő Southamptonba vagy Sandwichbe szállították tovább, melynek költsége megegyezett az Itálián belüli szárazföldi fuvarozáséval. Az áruk Astiból Genfbe való szállítása (az Alpokon át) 45 genovai *soldi*t tett ki *cantar*onként, ami azt jelentette, hogy a lombard indigót kétszer annyi költség árán lehetett eljuttatni a genfi vásárra, mint egy angol kikötőbe.[63]

Bár a tengeri szállítás mindig olcsóbb volt, mint a szárazföldi, bizonyos árucikkek esetében még ez az ár is túl magasnak bizonyult. A 13. század végén a gyapotnak és a szőnyegeknek a Palermóból Pisába való eljuttatása (kb. 650 kilométernyi út) csupán 7%-kal emelte meg a termékek árát; a gabona árát azonban 39%-kal. A gabona kiemelkedően magas szállítási költsége miatt csak akkor érte meg a fuvarozása, ha a távol eső fogyasztási központokban sokkal drágábban el lehetett adni, mint termőhelyén. Nem meglepő tehát, hogy a legínségesebb éveket leszámítva a gabonakereskedelmet illetően Európa tulajdonképpen két részre volt osztva, ami egészen a szállítási költségek csökkenésének megindulásáig, vagyis a 17. századig fennmaradt.[64]

A tengeri szállításnak volt egy másik – talán a fent említettnél is meglepőbb – előnye: a gyorsaság. A tengeri fuvarozás gyakran gyorsabb volt, mint a szárazföldi. A nagy sebesség elsősorban a gályákra volt jellemző. Az 1270-es években a pisai gályák állítólag akár 160 kilométert is haladtak naponta. Az egy évszázaddal később tevékenykedő Datini levelezése alapján pontosabb adatokkal is rendelkezünk a sebességre vonatkozólag. Az Alexandriából, Bejrutból vagy Konstantinápolyból induló hajók kapitányaira bízott levelek általában 32–51 nap alatt értek el a Datini-vállalat körülbelül 2500 kilométerre található pisai központjába. A feleekkora távolságra fekvő Bruges-ből a hivatalos futárszolgálatok, vagyis a *scarsella fiorentina* és a *scarsella lucchese* által szárazföldön továbbított leveleknek 26–30 nap kellett ahhoz, hogy elérjenek a címzetthez. Előfordult, hogy a Földközi-tenger keleti partvidékén feladott levelek előbb érkeztek meg Datinihoz Pisába, mint a Flandriából indulók. Ha meggondoljuk, hogy még a Flandria és Toscana közötti úton rendszeresen járó hivatásos küldöncök is lassabbak voltak a hajóknál, az áruikat öszvérháton, szekereken és csónakon szállító kereskedők sebessége biztos, hogy messze elmaradt a tengeri járművek sebességétől.[65]

A fentiek alapján nem meglepő, hogy a tengeri útvonalak a 14. század közepére miért vették át a szárazföldi utak szerepét – ahol csak mód nyílt erre. Az értékes luxuscikkek szárazföldi fuvarozása azonban ezután sem szűnt meg. 1397–98-ban egy Bruges-ben tevékenykedő itáliai kereskedő feljegyezte, hogy egy 23 frank értékű duplaszéles finom gyapjúszövet Wervikből Barcelonába való szállítása szárazföldi útvonalon 5, tengeri útvonalon pedig 3,5 frankba került. A közlekedési eszköz megválasztásánál azonban nem a szállítás ára volt az egyetlen szempont, hiszen az utazás során egyéb költségek is felmerültek, többek között útdíjak, vámok és kikötői díjak. Emellett meg kellett fontolni, hogy éppen melyik útvonal a biztonságosabb: vannak-e útonállók a szárazföldi utakon, illetve kalózok a tengeren.[66]



A 15. század második felében a szárazföldi szállítás népszerűsége ismét növekedni kezdett, aminek magyarázatára nem könnyű fényt deríteni. Ekkoriban a szárazföldi szállítás költségei mérséklődtek, például azáltal, hogy a Brenner-hágó kocsik és szekerek számára is járhatóvá vált, ám ez nem tekinthető elegendő indoknak, hiszen ezekben az években a tengeri fuvarozás is egyre olcsóbbá vált. A szíriai gyapot Velencébe szállításának költségei például a 15. század folyamán 50%-kal csökkentek. A kevesebb költség és a gyorsabb utazás egyaránt a tengeri kereskedelem mellett szólt, a biztonság azonban nem mindig.

A tengeri utazások kimenetelét mindig is jobban befolyásolta az időjárás, mint a szárazföldiekét, az igazi veszélyt mégis inkább az emberi tényezők jelentették. Bár hajótörés és kalóztámadás ellen lehetett biztosítást kötni, ha köztudott volt, hogy egy adott úton rendszeresen kalózok fosztogatnak, a biztosítási díjakat olyan magasra emelték, hogy a kereskedők inkább nem indították útnak hajójukat.

A 15. század második felében a szárazföldi utazás sokkal biztonságosabbá vált. A franciaországi háborúk 1453-ban véget értek, és az újonnan felállított állandó királyi hadseregnek köszönhetően a békekötéssel nem lepték el az országot a szélnek eresztett zsoldosok, ahogy az a korábbi fegyverszüneti tárgyalásokat követően az 1360-as, 1380-as és 1430-as években történt. Az itáliai harcoknak is ekkoriban, 1454-ben lett vége, és az állandó katonaság itt is terjedő intézményének hála a zsoldosok nem akadályozták a kereskedelmet, ahogy korábban, az 1320-as évektől tették ideiglenes békekötések és hadseregleépítések alkalmával. A 14. századra a déli és nyugati német területeken is többnyire béke honolt.

1479 és 1494 között a híres és hírhedt előkelő származású spekuláns, Agostino Contarini zsúfolásig megtöltötte Jeruzsálembe tartó zarándokokkal a Velencéből Jaffába tartó utat rendszeresen megtevő gályáinak egyikét. A hajót La Contarinának hívták, a fenti képet pedig egy zarándok készítette róla 1486-ban. A zarándokok kényelmét nagyban csökkentette, hogy Contarini a hazaúton a pihenők alkalmával rengeteg különféle árucikket is felpakoltatott gályájára, így Jaffában szíriai gyapotot, Cipruson szentjánoskenyeret, Krétán pedig malvázia bort vittek fel a hajókra.

Ezzel szemben a tengeri utazás – elsősorban a Földközi-tengeren – egyre veszélyesebbé és bizonytalanabbá vált. Ennek következtében a gályákat ritkábban használták a kereskedők, ám katonai jelentőségük továbbra is fennmaradt az elkeseredetté váló keresztény–muzulmán háborúskodás elhúzódása miatt. Miután velencei vetélytársaik szinte teljesen kiszorították őket Szíria és Egyiptom piacairól, a genovaiak bűntudat nélkül támadták meg a Földközi-tenger keleti részén élő muzulmánokat, míg a másik oldalon a törökök előrenyomulása egyre fokozódó keresztényellenes kalózkodással járt. A Földközi-tenger nyugati vidékén az algíri székhelyű berber kalózok egymás után támadták meg a keresztény bárkákat, amit a spanyol és francia hajósok nem voltak restek minél előbb megtorolni. A keleti és nyugati partvidék természetesen kapcsolatban állt egymással. Amikor egy genovai hajó fogságba vetett néhány muzulmánt Szíriában, a nyugati muzulmánok 1452-ben a málagai genovai kolónián álltak bosszút ezért.

Kezdetben a számos íjásszal megerősített genovai és velencei hajók meg tudták védeni magukat a kalózok támadásai ellen, később azonban mindkét városállam kereskedelmi életét egyre jobban gátolta az elharapódzó kalózkodás.[47] A kereskedők egyre kevésbé tudták kihasználni, hogy a tengeri szállítás jóval olcsóbb és gyorsabb, hisz bizonytalan volt, hogy az áru valaha is partot ér-e.

A tengeri kereskedelmet megbénító kalózkodás és a jelentős tőkével rendelkező délnémet kereskedők tevékenységének pozitív hatása a szárazföldi áruszállítás ismételt felvirágzásának irányába mutatott. Svábföld és Frankföld gazdasági súlya egyre nőtt, hiszen itt lendült fel számos iparág, többek között a vászon-, pamutbársony-, fegyver-, páncél-, rézáru-, üveg-, fazekastermék- és papírgyártás, illetve a helyi üzletemberek tartották kézben az európai vas-, réz-, ón- és nemesfémbányászat és -feldolgozás jelentős részét. Mindemellett nem hanyagolták el Velencéhez és Milánóhoz fűződő kapcsolataikat, sőt érintkezésbe léptek Brabanttal, Flandriával és a francia királyi udvarral is. Átvették és továbbfejlesztették az itáliai üzleti módszereket, például a bányászati és kereskedelmi üzletekben a vállalati tőke és a részvényesek kombinációjával működő vállalkozásokat. Ezenkívül a délnémet területeken minden más vidéknél kedvezőbb kamatra lehetett pénzhez jutni. Nem véletlen tehát, hogy a szárazföldi kereskedelem épp a délnémet vállalkozók tevékenysége révén élénkült meg újra. Ahogy a földközi-tengeri kereskedelem egyre nehézkesebbé vált, a délnémet kereskedők tevékenységeiket a Velencébe vezető utak helyett az Antwerpenbe irányuló útvonalakra fokuszálták. Ennek eredményeképpen a 16. század elején Antwerpen átvette Velence fűszer- és rézkereskedelemben, cukorfinomításban, illetve nyomdászatban betöltött helyét. Bár néhány genovai vállalkozó még ezután is viszonylag nagy profitra tudott szert tenni afrikai és ázsiai kereskedelmi kapcsolatai révén, a földközi-tengeri kereskedelem és Velence hanyatlásának igazi haszonélvezői az antwerpeni és a délnémet üzletemberek voltak.

Főbb témák

A könyvben felmerülő főbb témákkal az olvasó az egyes fejezeteket olvasva már többször is megismerkedhetett. Az első fejezetben ismertetett, a kereskedelem rendszerének és módszereinek fejlődését lehetővé tevő 13. századi „kereskedelmi forradalom" fogalmát a könyv további részében adottnak tekintettük. A „forradalom" vívmányai nem tűntek el a 14. század végén és a 15. század elején



A legtöbb kereskedelmi ügyletet végső soron kiskereskedők bonyolították. Egy berni címeres ablak tervén négy egyszerű házaló árust ábrázoltak. A jobb oldalon álló alak éppen egy hatalmas rakomány vászon alatt rogyadozik, a bal oldali férfi pedig főtt ételt árul fémüstjéből. A két középső személy egy tálcán mindenféle csecsebecsét kínál eladásra.

jelentkező viszonylag hosszú válságperiódusban sem, sőt néhány további „találmány", például a tengerészeti biztosítás és a holding társaság éppen ekkor terjedt el. A gazdasági újdonságokat a 15. században a kereskedelmi és ipari vállalkozásokat indító délnémet üzletemberek átvették észak-itáliai kollégáiktól, így azok tulajdonképpen európai üzleti normává váltak. Az észak-kasztíliai Burgosban tevékenykedő vállalkozások a 15. század folyamán átvették az észak-itáliai vállalkozások felépítésének modelljét, továbbá a váltók használatát (1420-as évek), a bankügyletek vezetését és a kettős könyvelést (1460-as évek), valamint a tengerészeti biztosítást (1480-as évek). Az egyelőre még nem tisztázott, hogy vajon közvetlen átvételről van-e szó, vagy Bruges közvetítésével került rá sor.[68] A második fejezet témája – a fejedelmi udvarok és székhelyek felépítése és működése – a vásárlók fontos szerepére hívta fel a figyelmet. Az elmúlt évszázadban alkotó gazdaságtörténészek és közgazdászok elsősorban a termelésre, az áruk terjesztésére és az ellátásra koncentráltak. Mindazonáltal Európában az ipari forradalmat megelőző időben nem a termelés mennyisége számított, hanem a kereslet, így végső soron a fogyasztó tekinthető a kereskedelmi tevékenység alfájának és ómegájának. A divatot ügyes reklámszakemberek helyett az udvari körökben forgolódók változó ízlése alakította. A kereskedőnek elsősorban a vásárló igényeit kellett kielégítenie, ahogy a nagykereskedőnek is a kiskereskedőhöz, az importőrnek a helyi kereskedőhöz, a gyártónak pedig az importőrhöz kellett alkalmazkodnia. Ugyanennek a témának egy aspektusa ismét felbukkant az iparcikkek kereskedelméről szóló fejezetben, melyben világossá vált, hogy a gyártás milyen nagy mértékben függött a kereskedelem-

től, és hogy a messzi vidékeken előállított termékekkel kereskedő üzletemberek mennyire igyekeztek, hogy az árukat helyben leutánozzák. Így tettek többek között a földközi-tengeri piacokra flamand jellegű gyapjúszöveteket gyártó firenzeiek, a damaszkuszi selymeket készítő luccaiak, a nyugat-európai felvevőpiacok számára szíriai mintára üveget előállító velenceiek és az észak-európai vásárlóknak milánói stílusú páncélt kovácsoló nürnbergiek. A távoli vidékeken gyártott termékek hazai és külföldi fogyasztók számára készített utánzatainak előállítását és forgalmazását a kereskedelmi fejlődés tette lehetővé.

A Toscanába vezető utakról (3.) és a kereskedelmet elősegítő és akadályozó tényezőkről (4.) szóló fejezetek rávilágítottak, hogy a késő középkori kereskedelem fellendülésében milyen fontos szerepet játszott az infrastruktúra fejlődése. Ennek leglátványosabb elemeiként említhetjük a híd- és útépítő munkálatokat, melyek a hegyi hágók járhatóvá tételével és a folyószabályozással karöltve a személy- és áruszállítást egyszerűbbé, gyorsabbá és olcsóbbá tették, igaz, az utazás sokak számára még ezután is kiváltságnak számított. Az uralkodók, illetve a hatalmi pozícióban lévő nemesek és városi közösségek – többnyire önös érdekeik által vezérelve – mindent megtettek, hogy a rakpartokat, raktárakat, vásárcsarnokokat és piacokat egyszerűen és biztonságosan meg lehessen közelíteni. Az utak fenntartásáért az utazók fizettek. Az infrastruktúra egyéb vonatkozásainak fejlődését sajnos nem tudtuk kellően feltérképezni, pedig az írni, olvasni és számolni tudás egyre szélesebb körben való elterjedése igen fontos előfeltétele volt a kereskedelem és az ipar fellendülésének, a 14. századi Toscanában és Lombardiában, a 15. századi Svábföldön és Frankföldön, a 16. századi Brabantban és Flandriában, a 17. századi Zeeland és Holland tartományban és a 18. századi Angliában és Skóciában egyaránt. Az oktatás színvonalának emelésében élen járó városok – például a 14. században Lucca – előbb-utóbb gazdasági előnyökre is szert tettek.

Az élelmiszerek és nyersanyagok kereskedelméről szóló fejezet (6.) rávilágított, milyen fontos volt a késő középkori észak-itáliai és a kora újkori holland üzletemberek számára a nagy tömegben szállított, illetve a nagy hasznot hozó árucikkek forgalmazása. A jelen kötetben késő középkori sajátosságokként említett vonások közül azonban nem ez az egyetlen, amely a kora újkorban is jellemző volt. Bár a szereplők cserélődtek, és a szövegkönyvet anyanyelvre fordították, a forgatókönyv tulajdonképpen a 13. század „kereskedelmi forradalmától" a 18–19. századi ipari forradalomig változatlan maradt.

Bár a középkorban az európai kereskedőknek az Európán kívüli világgal fenntartott közvetlen kapcsolatai csupán a „mongol békeévekben" voltak működőképesek, az öreg kontinens kereskedelme – még a helyi jelentőségű árucsere is – egy sokkal szélesebb kereskedelmi rendszer részét képezte. Ugyanez igaz a kora újkorra is, bár akkor már számos tartós vonallal kapcsolták össze Nyugat- és Közép-Európát, továbbá Európa egészét és a népesebb lakosságú, nagyobb gazdasági jelentőséggel bíró észak-indiai és kínai központokat. Az iparosodás megindulása előtt az európaiak sokkal több árut vásároltak a világ más részeiről, mint amennyit más kontinensekre szállítottak, így a kereskedelmi mérleg állandóan kiegyenlítetlen volt – kiegyenlítésére csak nemesfémkivitel útján nyílt lehetőség. Nem meglepő tehát, hogy a gazdasági élet egyik sarokpontja a nemes-

fémek előteremtése volt. Az európai, illetve európai irányítás alatt álló, de Európán kívül fekvő arany- és ezüstbányák kiaknázásával felszínre hozott nemesfém különösen fontos szerepet játszott a kereskedelem zavartalan menetében a késő középkorban és a kora újkorban egyaránt.

Sajnos viszonylag kevés szót tudtunk ejteni arról, hogy a kereskedelmi útvonalakon nem csupán áruk haladtak, hanem technikai felfedezések is terjedtek. Említettük, hogy a cukornádtermesztés tudománya Indiából, az eperfatermesztésé és a selyemhernyó-tenyésztésé pedig Kínából érkezett Európába, arról azonban nem volt szó, hogy az európaiak több más technikai újítást is eltanultak Ázsiától, többek között a puskaporgyártást, a nyomtatást, illetve a falikárpit- és szőnyegszövést. Természetesen a puskapor és a nyomda egyaránt jelentős változáson ment át az öreg kontinensre érkezve: a puskaport már nem szórakoztatásra, hanem emberölésre alkalmazták, a 2000 alapvető (és még ennél is több egyéb) írásjellel rendelkező kínai kultúra írott munkáinak kiadására alkalmas nyomdaszerkezetből pedig egy 26 mozgatható karakterrel operáló gépezet lett. A nyugati típusú nyomtatás maga is a kereskedelmi útvonalakon terjedt el a kontinensen, a nyomtatott könyvek pedig árucikként jelentek meg az európai kereskedelemben. Nemcsak a technológiai újítások elterjedését segítették a kiépült utak, hanem számos vallási eszméét is. A Balkánon tevékenykedő bogumilok hitében megfigyelhető vallási dualizmus – mely a Bizánci Birodalomból vagy talán még keletebbi vidékekről eredeztethető – az utak révén eljutott az Észak-Itáliában, azon belül is elsősorban Milánó környékén élő patarénusokhoz, majd az Alpokon át a Rajna-vidék és Champagne katharjaihoz és Languedoc albigenseihez. A Rhône völgyében elterjedt valdens mozgalom az alpokbeli hágókon átkelve eljutott keletre, illetve az Alpok és a Jura-hegység közötti Mittellandot átszelve a délnémet területekre, sőt még Csehországba is beszivárgott. A 16. században a reformáció szintén a kereskedelmi utak mentén terjedt el széles körben. Az Északi-tenger felől gabonát szállító hulli angol tengerészek a Brémában megismert lutheránus tanokat is hazavitték. A „Keresztény Testvériség" később a tiltott lutheránus szövegeket textíliákba csavarva csempészte be az országba. Ehhez hasonlóan Hendrick Niklaasnak a „Szeretet Családja" számára készített munkáit pamutselyembe tekerve indították útjukra Antwerpenben.

Európán belül a technológiai újításokkal és az eretnek eszmékkel együtt a pestis is rendkívül gyorsan terjedt a kereskedelmi utak mentén. Elizabeth Carpentier térképre vetítette az 1340-es évek végén pusztító első pestisjárvány elterjedési útvonalát, aminek segítségével megállapítható, hogy Matteo Villani nem tévedett, amikor azt írta, hogy a járvány az ázsiai sztyeppe irányából érkezett Itáliába. Emellett a térképnek hála egyértelművé vált, hogy a pestis az európai kereskedelmi útvonalakat követte, amíg a Hanza-utakon el nem ért Észak-Oroszországba. A 14. század végén és a 15. század elején felbukkanó újabb pestisjárványok vizsgálata kiderítette, hogy a betegség mindig a kereskedelmi utak mentén terjedt a kontinensen.

Az újítások, vallási eszmék és járványok mellett a művészet is gyorsan „utazott" Európában. A műkincsekkel a könyvekhez hasonlóan árucikként kereskedtek. Az egyes területeken újonnan kialakuló művészeti stílusok és technikák hatására más vidékeken is forradalmi újításokra került sor. A híres művészeket

gyakran hívták meg távoli városokba. A külföldön tevékenykedő itáliai kereskedők (például a Bruges-ben élő Tommaso Portinari) és nemesek (többek között a burgund udvarban lakó Francesco d'Este) itáliai művészeket foglalkoztattak, akiknek elkészült munkáit hazaküldték. Kevéssé meglepő, hogy amikor Bartolomeo Fazio, V. Alfonz aragon király titkára, 1456-ban Nápolyban könyvet írt a híres festőkről, megállapította, hogy Jan van Eyck és Rogier van der Weyden igen jelentős hatással voltak koruk – vagyis a reneszánsz időszak kezdetének – itáliai művészetére. Fazio megemlítette azt is, hogy Rogier van der Weyden személyesen is találkozott Gentile da Fabrianóval, amikor van der Weyden az 1450-es szentévben Rómába zarándokolt.[69]

A késő középkori, illetve a kora újkori kereskedelem révén egyrészt a fogyasztók hozzájuthattak a mindennap szükséges árukhoz (például gabonához, borhoz, sóhoz, faanyagokhoz) és a luxuscikkekhez (többek között szőrmékhez, sáfrányhoz, igazgyöngyökhöz és selyemszövetekhez), másrészt pedig a kereskedelmi útvonalak mentén könnyedén elterjedhettek a technológiai újítások, a vallási eszmék, a művészeti stílusok és az európai lakosság körében hatalmas pusztítást okozó pestis.



Konstantinápoly 1453-ban bekövetkezett eleste után a Tanába és Trapezuntba induló rendszeres velencei gályajáratok szépen lassan megszűntek. A genovaiak még ezután is fenntartották fekete-tengeri kereskedelmi kapcsolataikat, egészen addig, amig végül 1475-ben el nem vesztették utolsó, kaffai kolóniájukat. Amikor az európai kereskedők már nem tudtak közvetlenül részt venni a fekete-tengeri árucseréhen, a török szultán saját alattvalóit kezdte ösztönözni, hogy foglalják el a megüresedett pozíciókat, így hamarosan számos török, örmény, zsidó és görög vállalkozó jelent meg a térségben, akik közül sokan Isztambulba helyezték át székhelyüket. A képen egy ikon domborított ezüstlemez borítása látható, mely egy görög kereskedelmi hajót ábrázol.

Jegyzetek
Irodalomjegyzék
Képjegyzék
Név- és tárgymutató

Jegyzetek

Első fejezet: A kereskedelem átalakulása, 12–59. oldal

1. Allen, „The Volume" és Mayhew „Population".
2. Ashtor, *Levant Trade*, 551–552. o.
3. Fernandez-Armesto, *Before Columbus*, 134–148. o.
4. Továbbá a luccai, milánói, katalóniai, portugál, kasztíliai, vizcayai, La Rochelle-i, bretagne-i, skóciai és a Hanza-kereskedőknek; de Roover, *Money*, 9–28. o.; van Houtte, *Bruges*, 54–67. o.
5. van Houtte, *Bruges*, 63–64. o.; de Roover, *The Rise*, 300. o.
6. Abulafia, *A Mediterranean Emporium*, 78–91. o.
7. Pullnan, *Rich*, 476–509. o.
8. de Roover, „The Commercial Revolution". Elképzeléseit a „The Organisation of Trade" c. cikkében fejtette ki még alaposabban. Megállapításai teljesen elfogadottnak számítanak a középkorral foglalkozó gazdaságtörténészek számára, bár a pénzkészletnek az átalakulásra gyakorolt hatását eddig még nem térképezték fel teljes mértékben.
9. A fejezet e részében található anyag egy része „Access to Credit" című cikkemben is olvasható, mely átfogó képet ad a 12. század végétől a 18. század elejéig tartó időszakra vonatkozólag.
10. Sapori, *La crisi*, 227–251. o.
11. de Roover, *The Rise*, 194–224. o.
12. Lutz, *Die rechtliche Struktur*, 210–211. o.
13. Braudel, *Civilization*, ii, 436–437. o.
14. A Pistoiában székelő, sok fiókkal rendelkező társaságokra vonatkozólag lásd Herlihy, *Medieval... Pistoia*, 165–166. o.
15. Egy régi tanítványom, Dr. Clare Howard a Cerchi-társaság korai történetét kutatja, eredményeit minden remény szerint hamarosan cikk formájában publikálja. A Velluti-társaságra vonatkozólag lásd Davidson, *Storia di Firenze*, iv, 379. o.
16. Sapori (szerk.), *I libri degli Alberti*, Melis, „Le Societa".
17. Berlow, „Development", 21. o.
18. Melis, „Intensita".
19. Hyde, „Some Uses", 118–119. o.
20. Hyde, „The Role", 238–239. o.
21. Uzzanno, „La practica", 10. fejezet, megtalálható Spufford *Handbook*jában is a 320–321. oldalon.
22. Brucker (szerk.), *Two Memoires*, 49. o.
23. Melis, „Intensita".
24. Hitzer, *Der Straße*, 169–176. o.
25. *Dispatches*, szerk. Kendall és Ildari. 1497-ben a VII. Henrik mellett tevékenykedő milánói követ a következőket írja a milánói hercegnek a Londonnal való kommunikáció lehetőségeiről: „...a genovai levélerszény jó szolgálatot tehet, ám javaslom, hogy minél több firenzei kereskedőt is avasson bizalmába, ugyanis az ő levelezésük többnyire akadály és hosszas ellenőrzés nélkül jut át Franciaországon". Az idézet megtalálható Beale, *A History* című munkájának 160. oldalán.
26. Wiesflecker, *Kaiser Maximilian I*, v, 293–294. o.
27. McCusker és Gravesteijn, *The Beginings*.
28. Pacioli, *Summa*, „De Scripturis"; de Roover, „The Development", Yamey (szerk.), *Double Entry Bookkeeping*.
29. Van Egmond, *Practical Mathematics*.
30. Margaret Spufford, „Literacy".
31. Grendler, *Schooling*, 74–78. o.
32. Spufford, „Spätmittelalterliche Kaufmannsnotizbücher".
33. Elder de Roover, „Early Examples".
34. Zeno (szerk.), *Documenti*.
35. Stefani (szerk.), *Insurance*.
36. de Roover, *The Rise*.
37. Del Treppo, *Els Mercaders Catalans*, 339–428. o.
38. de Roover, *L'Evolution* és más munkái, melynek legfontosabb darabjait a *Business* című kötetben gyűjtötték össze. A Spufford *Handbook*jában összegyűjtött árfolyamok nagy része is a fenti földrajzi területre vonatkozik. A genovai áruesere még 1491-ben is erre a területre korlátozódott, leszámítva a chiosi genovai kolóniával folytatott ügyleteket. Airaldi és Marcenardo (szerk.), 118. o.
39. Renouard, *Les Relations*.
40. A firenzei Giovanni Villani *Nuova Cronica*jában található leírás (bk. xi, cap. xcii) alapján, mely feltehetőleg a Firenzébe érkező üzleti levelek információin alapul. Porta szerkesztésében jelent meg, ii, 635–636. o.
41. Sapori, „Gli Italiani in Polonia fino a tutto il quattrocento", *Studii*, iii, 149–176. o.
42. Ashtor, „Banking Instruments", 572–573. o.
43. de Roover, „New Interpretations" és Spufford, *Money*, 254–259. o.
44. Ashtor, „Banking Instruments", 554–555. o.
45. Spallanzani, „A Note".
46. de Roover, *Money*, 171–344. o. A bruges-i banki ügyletek néhány példáját illetően lásd 206. oldal.
47. Lane, „Venetian Bankers 1496–1533" (1937), megtalálható a *Venice and History* című kötet 69–86. oldalán.
48. Usher, *The Early History*, 239–242. o.
49. *„ne puisse tenir table ne banc pour recevoir l'argent des marchans et faire leurs paiements"*. Pénzveresi rendelet, 1433. október 12., II. cikkely.
50. Van der Wee (szerk.), *La banque*.
51. Spufford, „Access to Credit", 317–319. o.
52. Gilchrist, *The Church*. A fenti leírásban Gilchrist gondolatmenetét követtük, annak ellenére, hogy következtetéseinek egy részét néhány történész kritikával illette.
53. Spufford, „Access to Credit", 317–319. o.
54. Gilchrist, *The Church*.
55. Luzzato, „Tasso d'interesse".
56. Brucker (szerk.), *Two Memoirs*, 25. o.
57. Lopez és Raymond, *Medieval Trade*, 355–358., 281–289. o.
58. Nightingale, *A Medieval Mercantile Community*.
59. 1299-ben I. János Dordrechtről a következő rendeletet hozta: *„maret van allen coepmaerlichen ghoede dat de Marwe of de Lecke nedercromt"*. 1338-ban IV. Vilmos mindezt egy *„Mausrecht"*-tel egészítette ki, melynek értelmében a tengerről érkező és útjukat a Meusse folyón folytató hajóknak áruikat eladásra kellett kínálniuk a városban. Amikor 1355-ben V. Vilmos megújította ezt a kiváltságot, egyértelművé tette, hogy az árumegállító jog a *„Rijn, de Marwe, de Waal, die Ysel, die Lecke ende die Merwede"* folyókon lefelé és felfelé irányuló forgalomra egyaránt vonatkozik. Klein, *De Trippen*, 46. o.
60. Verlinden, „Markets", 126–153. o.
61. Epstein, „Regional Fairs". A szerző *Freedom* című kötetében kiterjesztette érveit.
62. Dubois, *Les Foires de Chalon*. Lyon jelentősége hamarosan meghaladta Genováét, ami a francia királyok magatartásának volt köszönhető. 1462-ben XI. Lajos Lyont részesítette előnyben és megtiltotta, hogy a francia kereskedők Genovába utazzanak. 1466-ban – Savoyával való szövetségkötése folytán – ismét engedélyezték a genovai vásáron való részvételt. A következő évben azonban ismét monopolhelyzetbe került Lyon. 1471-ben az uralkodó a hajósok védelmében megtiltotta, hogy Savoyából szárazföldi úton importáljanak fűszereket, ám ez a rendelet 1476-ban visszavonásra került. 1484-ben VIII. Károly bezáratta a lyoni vásárokat, ám három év múlva engedélyezte két vásár újbóli megnyitását. Jól látható, hogy a kereskedelem mennyire ki volt szolgáltatva a „nemzetközi" viszonyok alakulásának. Blockmans, „Voracious States". 236. o.
63. Hogy a 14. század végén a Lendit-vásáron mely városok árusai bérelték bódét, azt Favier „Une ville" című írásában részletesen tárgyalja (1260–1262. o.).
64. Schneidmüller, „Die Frankfurter Messen".
65. Blockmans, „Das westeuropäische Messenetz"; Blockmans, „Aux origines des foires d'Anvers".
66. Tafur, *Travels*, 203–204. o.
67. A legtöbb Bruges-ben tevékenykedő külföldi kereskedő 1488–89-ben költözött át Antwerpenbe. Bár az 1490-es években sokan visszatelepültek Bruges-be, 1510 körül a többségük véglegesen Antwerpenbe tette át székhelyét. Goris, *Etude*, 25–80. o. és Voet, *Antwerp*, 249–272. o.
68. Denuce, „De Beurs van Antwerpen"; Materné, „Schoon".
69. Riu, „Banking", 136., 148–149. o.; Mueller, *The Venetian Money Market*, 37–40. o.
70. Braudel, *Civilization*, ii., 97–100. o.; Nicholas *Metamorphosis* c. kötetében a genti ügynökökről is ír, ám nem említi, hogy rendszeresen egy adott helyszínen találkoztak-e.
71. *„hoe dat de plaetze van der borsen, in de Wolstrate gestaen (midts der menichvuldigheyt der cooplnyden der voors. stadt ende borse hanterende meer dan in vorleden tyden) te cleyn was"*.
72. *„dat de selve borsse is ende leeght inde bequemste plaestse daerse ter commoditeyt van de coopman soulde moegen liggen te weten in de binnenstadt ende opt hoochste van Antwerpen bijder kercken, by der merckt ,by den stadhuys, by de wage, byde panden...ende niet verre vand water"*.
73. *„want die coopman liever hadde datse naerder den water lage gelyck die borsse in andere groote coopsteden liggen, als tot Venegien, te Jennes, Naples, Palerme, Lyons ende principalick te Brugghe"*. Mindhárom idézet megtalálható Denuce „De Beurs van Antwerpen" c. munkájában.
74. Saunders (szerk.), *The Royal Exchange*; Spufford, „Access to Credit", 303–337. o.
75. Ricci, *Il Manuale di Mercatura*.

76. Canal, *Zibaldone*.
77. [Bona], *La „Pratica di Mercatura"*.
78. Spufford, „Spätmittelalterliche Kaufmannsnotizbücher"; Denzel, „Kaufmannshandbücher".
79. *El Libro di Mercatantie*, Borlandi szerkesztésében.
80. Pegolotti, *La pratica della mercatura*.
81. Lane, *Venice: A Maritime Republic*, 119–121. o.
82. Fernandez-Armesto, *Before Columbus*, 246. és 159. o.
83. Abulafia, *A Mediterranean Emporium*, 204–205. o.; Campbell, „Portolan Charts".
84. Melis, *I trasporti*.
85. Frearson, *The English Corantos*, 30–40. o.
86. Krüger, *Das Älteste Deutsche Routenhandbuch*.
87. Genti Egyetem MS 13. Leírása megtalálható Derolez *The Library* című munkájában „Itinéraire de Bruges" címen. A műből jelen kötet során több ízben is idézünk, például a 3. fejezetben a 140–141., 149., 156., 159., 163., 165. és 171. oldalon, illetve a 4. fejezetben a 200–201., 207., 210. és 216. oldalon.
88. Harvey, *Medieval Maps*.
89. A Bencivel és Sassettivel kapcsolatos információkat de Roover *The Rise* c. munkájából merítettük.
90. Spufford, „The Role of Entrepreneurs".
91. Davidsohn, *Storia di Firenze*, vi., 628–629. (1896–1927), olasz ford. 1956–68, vi., 628–629.

Második fejezet: Udvarok és fogyasztók, 60–139. oldal

1. Botero, *A Treatise*.
2. Jelen fejezet fő témája Spufford „La rôle" c. írásában (355., 362–373. o.) elsőként kifejtett, majd később *Money* c. munkájában (240–251. o.) megismételt gondolatok bővített változata.
3. Lyon, *From Fief*.
4. Duby, *Le Dimanche*, 39. o.
5. Strayer, *On the Medieval Origins*.
6. Spufford, „The Role".
7. Fossier, *La Terre*.
8. Britnell *Commercialisation* c. munkájában bemutatja az átállás összetettségét egy adott ország példáján (79–151. o.).
9. Adatok részben összegyűjtve találhatók Renouard *Les relations* c. munkájában (36–37. o.).
10. Henneman, *Royal Taxation*, 347–353. o.
11. Abulafia *Western Mediterranean* c. munkájában idézi Pryor „Foreign Policy" c. írásából azt a becslést, miszerint Róbert nagyapja, I. Károly a királyság felosztása előtt 1.1 milli forintos vagyonnal rendelkezett. Róbert uralkodása alatt Szicília szigete már külön országként funkcionált, melynek uralkodója II. Aragóniai Ferdinánd volt (1296–1337). Az ő vagyonáról nincs adatunk, ám unokája, a szigetet kormányzó Máriának és Mária férjének, Martinnak 1400-ban csak 90 ezer forintos jövedelme volt. Két generáció alatt a korona igencsak elszegényedett.
12. Villani, Giovanni, *Nuova Cronica*, xii. könyv, xcii. fejezet
13. 1312-ben a *cortez* úgy határozott, hogy az ifjú XI. Alfonznak körülbelül 480 ezer firenzei forintot kitevő rendszeres bevételre van szüksége. A kasztíliai királyi vagyonról való legelső általunk ismert feljegyzés 1406-ból származik, és arról tájékoztat, hogy II. János 990 ezer forintot örökölt. Öröksége akár többre is rúghatott volna, ha nagyapja, Trastamara Henrik nem lett volna kénytelen bőkezű ajándékokkal jutalmazni támogatóit a polgárháború idején.
14. Favier, *Philippe*, 60–64. o.
15. Favier, *Un conseiller*.
16. Favier, *Paris*, 104–105. o.
17. Dunbabin, *Charles I*, 70–76., 188–189., 210–211. o. és Runciman, *Sicilian Vespers*, 126–128., 181–182. o.
18. Colvin (szerk.), *History*, i., 491–492. o. és Plan III. (III-as számú alaprajz).
19. Az 1348-as pestisjárvány során a VI. Kelemen palotájában élő 654 főből 93 hunyt el. A 654 fő a következő emberekből állt össze: 55-en tartoztak a pápa közvetlen környezetéhez, 207 őrt alkalmaztak, továbbá a különböző hivatalok összesen 311 főt foglalkoztattak, és a palota lakóinak ellátását 81 szolga végezte. Guillemain, *La Cour pontificale*.
20. Deviosse, *Jean*, 175–177. o.
21. „Venetian Sala" c. írásában Martindale összehasonlította a 14. századi velencei freskókat a korabeli avignoni, párizsi, westminsteri és karlstejni freskókkal.
22. Favier, *Paris*.
23. Honeybourne, *Sketch Map*; Barron, „Later Middle Ages", 49–51. o.; Schofield, *Medieval London Houses*, 35–36. o.; Barron, „Centers", 3. és 6. o.; Carlin, „Reconstruction".
24. Barron, „Centres", 1–16. o.; Schofield, *Medieval London Houses*.
25. Leonard, *Les Angevins*.
26. Luccáról is hasonló emléket őriznek lakói. Bolognában 180 toronyról írtak, ami már reálisabb adatnak tűnik. Clarke, *Medieval City State*, 60–61. o. A 19. századi firenzei (azon belül is elsősorban a piac környékét, vagyis a patríciusok körében egykor igen népszerű városrészt érintő) átépítések ellenére 55 torony romja a mai napig megmaradt, és 30 évvel ezelőtt beazonosításuk is megtörtént. Bargellini és Guarnieri, *Firenze*.
27. Brucker (szerk.), *Two Memoirs*, 38–43. o.
28. Amikor 1296-ban több házat is megvettek, majd lebontottak, hogy növeljék a katedrális és a keresztelőkápolna körüli teret, a következő formula igen gyakran elhangzott: *providere et procurare decorem et honorem civitatis*. Pampaloni (szerk.), *Firenze*, 56–58. o.
29. Goldthwaite, *Building*.
30. Lane, *Venice: A Maritime Republic*, 151–152., 252–253. o.
31. Heers, *Gênes*, 3. rész.
32. Brentano, *Rome*, 13–15., 173–209. o.
33. Guillemain, *La Cour pontificale*.
34. G. Mollat, *Papes*, 307–308. o.
35. Partner, *Lands*, 396–419. o.
36. Vaughan, *Philip*, 127–163. o. A burgund udvar 1465-ös leírása megtalálható Rozmital *Travels* c. munkájának 26–42. oldalán.
37. Guillemain, *La Cour pontificale*.
38. Thrupp, *Merchant Class*, 41–48. o.
39. Leguay, *La Rue*, 130–133. o.
40. Abulafia, *Frederick II*, 162–163., 210., 263–264. o.
41. Villon, *Ballade de bonne doctrine*. Magyar fordításban megtalálható: Villon: *A nagy testamentum*. Európa Könyvkiadó, 1976. *Jó tanítás balladája*. Vas István fordítása.
42. Brucker (szerk.), *Society*, document 88.
43. Amikor a dixmundei vászonipar tönkrement, a városlakók 40%-a nélkülözött. Blockmans és Prevenier, „Poverty".
44. Henderson, *Piety*.
45. A *taille*, vagyis egy általános adónem bevezetését követően VI. Fülöp unokája, V. Károly 2,5 millió firenzei forintnyi bevételre tett szert, mely összhangban állt Franciaország anyagi helyzetével. Ekkoriban II. Richard angol király évente csupán 800 ezer forint jövedelemmel rendelkezett.
46. Spufford, *Money*, 382–385. o.
47. Pegolotti *Pratica* c. munkájában részletes adatok találhatók a pecorino (juh-) sajt adásvételére szakosodott dél-itáliai vásárokról.
48. A következő részben szereplő adatok nagy része Cazelles *Paris* c. munkájából származik (383, ff).
49. A hozamokat érintő elszórt adatokat 1962-ben foglalta össze Georges Duby. Kutatásai szerint Provence-ban, Toulouse környékén, Normandiában és Dél-Angliában az elvetett mag négyszeres hozamot biztosított, sőt néha még ennyit sem. Lásd *Rural Economy* c. munkája (99–101. o.). *Les Campagnes* c. művében (79. o.) Fourquin megerősítette a Duby által megemlített nyolcszoros Ile de France-i hozamot, ám Bois *Crisis* c. munkájában (204–207. o.) azt írta, hogy Normandiában a jobb földeken akár ötszörös is lehetett a hozam, ám a rosszabb minőségű földeken aratott gabona mennyisége általában alatta maradt az elvetett mag négyszeresének.
50. 1416. februári rendelet. *Ordonnances*, x, 269. o.
51. Laurence, *Practice*, 7. o.
52. *Journal*.
53. Clorley, „Cloth Exports".
54. Az adatok igen nagy része nemrégiben vált hozzáférhetővé, a Derek Keene és Bruce Campbell által irányított „Feeding the City: London's Impact on the Agrarian Economy of Southern England, *c.* 1250–1400" c. kutatás keretén belül. A kutatás eredményeinek első összefoglalása Keene „Medieval London" c. munkájában található, míg a gabonaellátásról Campbell [et al] *A Medieval Capital* c. művében olvashatunk.
55. James, *Studies*.
56. Thoen, *Landbouwekonomie*.
57. Nicholas, *Medieval Flanders*, 362. o.; Unger, „Feeding Low Countries Towns".
58. Van der Wee, *The Growth*, i, 277–286. o.
59. Fiumi, „Economia".
60. Herlihy és Klapisch-Zuber, *Tuscans*, 67–74. o.; Goldthwaite, *The Building*, 33. o.
61. A firenzei *contado* adóinak összetettségét Cohn ismertette *Creating the Florentine State* c. munkájában.
62. Goldthwaite, *Wealth*, 224–232. o.
63. Muel, *Tapestry*.
64. Vaughan, *Charles*, 50–51., 146–148., 377. o.
65. Heyd, *Historie*, 706. o.
66. Goldtwaite, *Wealth*, 224–232. o.
67. Dyer, *Standards*.
68. La Marche, *Mémoires*.
69. *Two Fifteenth-Century Cookery Books*.
70. Tafur, *Travels*, 135. o.
71. Mundy és Reisenberg *Medieval Town* c. könyvük 33–34. oldalán idéznek egy elszámolásból, mely szerint 1328-ban egy svéd nemesi család „1 ½ font Spanyolországból vagy Itáliából származó sáfrányt, 12 font földközi-tengeri köményt és 90 font mandulát, 4 ¾ font indiai gyömbért, fél font nyugat-afrikai paradicsommagot, 1 font ceyloni fahéjat, 6 font malabari borsot, 3 font délnémet ánizst, 3 font dél-ázsiai galangalgyökereket, 105 font spanyol rizst és 4 font cukrot, illetve egy hordó rajnai és két hordó francia bort" vásárolt.
72. Tafur, *Travels*, 200. o.
73. Autrand, *Charles VI*, 594–595. o.
74. A burgundiai divat változásairól Scott *Late Gothic Europe* c. munkájában, az itáliai divatról pedig Herald *Renaissance Dress* c. könyvében olvashatunk.

75. *Italian Cotton Industry* c. munkájának 97–98. oldalán Mazzaoui arról írt, hogy a 14. század elejéig a gazdagok és a szegények ruházata csak a ruhák anyagának minőségében tért el egymástól, és csak a 14–15. századtól voltak megkülönböztethetők az egyes társadalmi rétegek a ruhák szabásvonaláról és stílusáról.
76. Brentano, *Rome*, 53. o.
77. van Uytven, „Cloth", 152. o.
78. *Idem*, 135., 139., 86. o.
79. G. Mollat. *Papes*, 311. o.
80. Vaughan, *Charles*, 141–144. o.
81. Origo, *Merchant*, 40. o.
82. Tafur, *Travels*, 200. o.
83. van Uytven, „Cloth", 152. o.
84. „The Journey of William of Rubruck" in Dawson (szerk.), *Mongol Mission*, 157. o.
85. Alexander és Binski, *Age*, 202–203. o.
86. A sienai aranyművesség alkotásaira Cherry *Goldsmiths* c. munkájának 69., 71. és 72. oldalán, illetve Origo *Merchant* c. művének 38–39. oldalán találhatunk példákat.
87. Vaughan, *Philip*, 69–70. o.
88. Vaughan, *Charles*, 36. o.
89. Például Nannina dei Medici 1466-ban készült hozomány leltárában, lásd Rucellai „Zibaldone", 32–34. o.
90. van Uytven, „Cloth", 151–152. o.
91. Arano (szerk.), *Medieval Health Handbook*; Opsomer (szerk.), *L'Art*.
92. Mackenney, *Tradesmen*, 90–93. o.
93. Origo, *Merchant*, 35–37. o.
94. Davis, *Medieval Warhorse*, 63–64. o.
95. Brucker (szerk.), *Two Memoirs*, 27. o.
96. *Le Registre*, Favier (szerk.)
97. Melis, *Aspetti*; Origo, *Merchant*.
98. Mancini, *Usurpation*, 102. o.
99. Richmond, *John Hopton*, 63. o.
100. Az uralkodói palota stílusa egyszerre követte a francia és a spanyol, illetve a mór és a gótikus hagyományokat, részben a kasztíliai Segoviában található Alcázart, részben pedig a párizsi királyi palotákat utánozva. Arras-ból falikárpit készítőket hozattak. Amelyik falra nem került kárpit, azt muzulmán festők arannyal és élénk színekkel festették be. A narancsligast valenciai kertészek gondozták, míg a kápolna zenészei közül néhány Flandriából érkezett. Hillgarth, *Spanish Kingdoms*, ii., 50–51. o.; Javier Fortún (szerk.), *Sedes Reales*, 202–225. o.
101. Favier, *Paris*, 103. o.

Harmadik fejezet: Az udvari városoktól a könyvelőkig, 140–173. oldal

1. A Párizsból Troyes-ba vezető út a Genti Egyetem tulajdonában levő „Itinéraire de Bruges"-ben a következő részben található: MS 13 fo. 56 recto. A Troyes-ból Dijonba vezető út a fo. 55 versón található. Nyomtatásban is megjelent Hamy (szerk.) munkájában a 4. függelékben, a 180. és a 174–175. oldalon. A szöveg ezen részei illusztrációként megtalálhatók az 55., 126. és 147. oldalon is.
2. Vaughan, *Matthew Paris*, 242–250. o.; Parks, *English Traveller*, i., 184. o.
3. Tyler, *Alpine passes*; Renouard, „Routes"
4. Fawtier, *Capetian Kings*, 186. o.
5. A napló 1421 és 1423 nyarát, illetve az 1438–39-es és az 1439–40-es telet említi. *Journal*.
6. Leguay, *La Rue*, 144–145. o.
7. Spufford, *Money*, 141. o.
8. Ezek a vásárok többnyire egy időben, a 12. század közepe táján jöttek létre. A provins-i Szent Ayoul-vásárról legkorábbról 1138-ban maradt fenn adatunk, a troyes-i Szent Remyről pedig 1147-ből. Pápai dokumentum elsőként 1153-ban tesz utalást a két troyes-i vásárra. Bur, *Formation*, 303. o.
9. Bautier, „Les foires"; Chapin, *Les Villes*.
10. Giraldus, *Autobiography*, 307–308., 311–312., 318. o.
11. Fortún, *Sedes Reales*, 151–159. o.
12. A vásárok virágkora viszonylag rövid életű volt. Csupán egy évszázad telt el 12. század közepén történt felemelkedésük (lásd 8. jegyzet) és az itáliai üzletemberek bruges-i, londoni és párizsi letelepedésének kezdete között.
13. Bur. *Formation*, 303. o.
14. A champagne-i grófok apátságából is csupán egy 17. századi épület maradt fenn. A grófok tulajdonképpen azért alapították a vásárt, hogy az apátságnak kedvezzenek.
15. A *Codex Cumanicus* és Pegolotti feljegyzéseinek részletei megtalálhatók fordításban Lopez és Raymond (szerk.) *Medieval Trade* c. könyvében, 347–348. és 358. o.
16. Giraldus, *Autobiography*, 312–318. o.
17. Jelen kötet szerzője 1978. június 1-jén nem tudott átkelni a Szent Bernát-hágón, mert az utat háromméteres hó torlaszolta el.
18. Az útdíj-visszatérítések egy része megtalálható Lopez és Raymond (szerk.) *Medieval Trade* c. kötetében a 135–137. oldalon.
19. Hocquet, *Le Sel et le pouvoir*.
20. Chomel és Ebersholt, *Cinq siecles*.
21. Bergier, „Péages".
22. Tyler, *Alpine Passes*, 4. és 9. o.
23. Beresford, *New Towns*; Phillips és Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 218. o.
24. A genfi vásárra tartó milánói kereskedők által a pamutbársony, a selyem és a fűszerek után 1423–24-ben fizetett vámokról fennmaradt feljegyzések egy része nyomtatásban is megjelent Lopez és Raymond (szerk.) *Medieval Trade* c. kötetében (137–142. o.)
25. Az ispotályok listája megtalálható Quaglia *La Maison* c. könyvének függelékében (505. o.)
26. Tyler, *Alpine Passes*, 27. o.
27. Tyler, *Alpine Passes*, 28–29. o. és Parks, *English Traveller*, i., 196–197. o.
28. Tyler, *Alpine Passes*, 29. o. és Parks, *English Traveller*, i., 194–195. o.
29. Brucker, *Two Memoirs*, 49–50. o.
30. Dubois, *Les Foires*.
31. Grandchamp és mások, *La Ville*.
32. Tyler, *Alpine Passes*, 30. o. és Parks, *English Traveller*, i. 195. o.
33. Daviso di Charvensod, *I Pedaggi*.
34. Doehaerd, *Relations commerciales*, i.
35. Tyler, *Alpine Passes*, 173. o.
36. Stopani, *Via Francigena*.
37. Renouard, *Avignon Papacy*.
38. Levél Francesco Nellihez, megtalálható Wilkins *Life* c. kötetének 158. oldalán.
39. Mallett, *Florentine Galleys*.

Negyedik fejezet: A kereskedelmet elősegítő és akadályozó tényezők, 174–227. oldal

1. Attwater, *Penguin Dictionary*, 174–175. o.
2. Boyer, *Medieval French Bridges*.
3. Hitze, *Der Staße*, 150. o.
4. Ezek közül ma már csak a St Ives-i látható. Angliában is maradtak fenn kápolnával is rendelkező hidak, többek között Wakefieldnél (a Calder felett), Rotherhamnél (a Don felett) és Bradford-on-Avonnál.
5. Az angol városokban (például Cambridgeben és Yorkban) gyakori volt, hogy a városvezetés földeket és bérleményeket biztosított a hidak fenntartásának elősegítésére.
6. Epstein, *Wills*, 186–187., 195. o.
7. 1253-ban Szent Lajosnak a Nagy Kánhoz küldött követe, a ferences Villelmus Rubruk Karakorumban találkozott egy párizsi aranyművessel, Guillaume Buchier-vel, akiről azt írta, hogy „úgy véli, egyik fivére, Roger Buchier még mindig a Grand Pont-on él". Dawson, *Mongol Mission*, 157. o.
8. Kosi, *Potujoci*, 302. o.
9. Wiesflecker, *Kaiser Maximilian I*, v, 601. o.; Hitzer, *Der Staße*, 145–146. o.
10. Plesner, *Una rivoluzione stradale*.
11. La Ronciere, *Florence*, iii, 835–870. o. A fahidak kőhidakkal való felváltása egész Európában megfigyelhető tendencia volt. Bristolban például a korábbi fahíd helyére 1247-ben épült kápolnával bővített kőhíd. Lilley, *Modernising*, 12–14. o.
12. „*Maxima gentium multitudo consueta erat de partibus Romandiole venire ad civitatem florentine per dictam partem cum frumento et blade et aliis necessariis*".
13. Szabó, „La rete stradale"; Waley, *Siena*, 3–5. o.; Bowsky, *Medieval Italian Commune*, 198–202. o. A későbbiekben a kilenc legfontosabb sienai út mellett még egyet kiépítettek.
14. De Rosa, „Land"; Runciman, *Sicilian Vespers*, 128. o.
15. Dickstein-Bernard, *La Gestion Financière*, 97–109. o., „La Caisse de 'la Chaussée'".
16. Glauser, „Der Gotthardstransit".
17. Hitzer, *Der Straße*, 135. o. és a következő oldalakon.
18. Phillips és Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 210–216. o.
19. Lugon, „Le trafic commercial"; Kosi, *Potujoci*, 300–306. o.
20. Lilley, *Modernising*, 11–12. o.
21. Warnetonnál mind a szárazföldön, mind a folyón vámot szedtek. Duvosquel, „Les Routes".
22. Számos hasonló példát találhatunk Sosson „Travaux publics et politiques économiques" c. munkájában.
23. Wiesflecker, *Kaiser Maximilian I*, v. 601. o.
24. Doria és Piergiovanni, *Il sistema portuale*, 55–107. o.
25. Carter, „Settlement".
26. Glauser, „Der Gotthardstransit", 21–27. o.
27. Tafur, *Travels*, 193. o.
28. Sapori, *Una compagnia*.
29. Dubois, *Les Foires*, 451–461. o.
30. Maschelle, „Transport Costs"; Campbell et al., *A Medieval Capital*, 60–63., 193–198. o.
31. Nicholas, *Medieval Flanders*, 118., 129. és 390. o.; Sosson, „Travaux publics".
32. Braunstein, „Relations d'affaires", 240–241. o. A tengeri kereskedelemmel való összehasonlítás (költségek, sebesség) végett lásd utolsó fejezet.
33. Pegolotti, *La pratica*, 257–258. o.; angol fordításban megtalálható Lopez és Raymond *Medieval Trade* c. kötetében.
34. Leguay, *La Rue*, 156. o.
35. Hunt és Murray, *A History*, 161–163. o.
36. Wolff, „Les Hôtelleries toulousaines"; Leguay, *La Rue*, 133. o.
37. Carlin, *Medieval Southwark*, 191–223. o.; Kelly, „Bishop".
38. Hitzer, *Der Staße*, 207–208. o.
39. Quaglia, *La Maison*, 45. o.
40. A költséges zarándokutakról találhatunk adatokat Labarge *Medieval Travellers* c. könyvének 69–95. oldalán, illetve Prescott *Jerusalem Journey* és *Once to Sinai* c. köteteiben.

41. Van Heerwaarden, *Opgelegde Bedevaarten*.
42. Künig, *Die walfart*.
43. Cohen, *Gifi*, 13. o.
44. A feljegyzések szövege az Archivio di Stato di Siena *Ospedale* 4776 jelzetén található. Jelenleg Dr. Gabriella Piccinni szerkeszti, Prof. Lucia Travaini pedig jegyzetekkel látja el az adott összegekkel kapcsolatosan.
45. Összesen 33 ispotály volt, de egyszerre sosem működött több mint 29. Néhányukat a 3. fejezetben is megemlítjük. Quaglia *La Maison* c. kötetének függelékében mindegyik megtalálható – kétszáz további birtokkal, templommal, vásárral, uradalommal és kolostorral együtt.
46. Quaglia, *La Maison*.
47. Tyler, *Alpine Passes*.
48. Stopani, *La Via Francigena*. 73–77. o.
49. McArdle, *Altopascio*.
50. Quaglia, *La Maison*.
51. Buonaccorso Pitti feljegyzései (Ricordanze) in Brucker (szerk.), *Two Memoirs*, 85–86. o.
52. La Roncière, *Florence*, iii, 921–936. o.
53. Epstein, *Wills*, 186–187. és 195. o.
54. De Rosa, „Land", 342–343. o.
55. Parks. *English Traveller*, i., 545. o.
56. La Roncière, *Florence*, iii, 938. o. A Firenzét és Bolognát összekötő appennini útvonal közbiztonságának javulása nem csupán az Arno és a Pó völgyének kereskedelmi összeköttetését könnyítette meg, hanem ennek következtében a Rómába való utazás is egyszerűbb lett. A 14. században a Firenzén és Bolognán áthaladó, Rómába vezető utat „strada regia Romana"-nak kezdték nevezni. Ez az útvonal fokozatosan átvette a via Francigena szerepét és hamarosan a legfontosabb Rómába menő zarándokútvonallá nőtte ki magát. Stopani, *Via Francigena*, 100–101. o.
57. Tyler, *Alpine Passes*, 45–46. o.
58. De Rosa, „Land", 342–343. és 349–350. o.
59. Strauss, *Nuremberg*, 131–132. o.
60. Brady, *Turning Swiss*, 132–133., 242–245. o.
61. Jenks, „Die *Carta Mercatoria*". Bár a „megtorlás" szokása Itáliában még a 14. században is továbbélt, a 13. század végén már megkezdődött a felszámolása. Bowsky, *A Medieval Italian Commune*, 232–246. o.
62. Los Angeles, Huntingdon Könyvtár, MS HM 341.
63. A gyapjúra és textíliákra kivetett adók és vámok megtalálhatók Carus-Wilson és Coleman *England's Export Trade*, III. sz. függelék, 195–197. o.
64. „*reparacio camini…per quem ducuntur balle lane et alie mercandie de quibus levatur pedagium apud Villam novam*".
65. Lopez és Raymond (szerk.), *Medieval Trade*, 137–142. o.
66. Epstein, *Freedom*, 124–127. o.
67. Strauss, *Nuremberg*, 128. és 133. o.

Ötödik fejezet: Iparcikkek kereskedelme, 228–285. oldal

1. Chorley, „Cloth Exports"; Munro, „The Industrial Crisis".
2. Tafur, *Travels*, 199. o.
3. van Uytven, „La Draperie brabançonne".
4. Nicholas, *Metamorphosis*, 135–177. o.
5. Munro „New Institutional Economics" c. munkájában azt írja, hogy az 1350-es és 1360-as években a Gentben, Ypres-ben, Bruges-ben, Mechelenben, Brüsszelben és Leuvenben gyártott duplaszéles fekete gyapjúszövet ára egy kőműves mester 170 napi munkájának bérével volt egyenlő, míg a wervicki gyapjúszövet csak 85 napi munka bérével volt egyenértékű.
6. Melis, „Mercanti-imprenditori italiani" és „La diffusione".
7. Van der Wee, „Structural Changes".
8. Munro, „Symbiosis".
9. A következő bekezdésben tárgyaltakhoz többnyire Hoshino *L'arte della lana* és „Rise" című munkáit vettük alapul.
10. Melis, „La lana della Spagna".
11. Battistini, *La Confrerie*.
12. *Lettere Volgari*, 13–59. o. Siena sosem tudott élre törni a textilipar terén. Az 1340-es években kevesebbet termelt évi 10 ezer tekercsnél. Bowsky, *Medieval Italian Commune*, 219–220. o.
13. Melis, *Aspetti*, Origo, *Merchant*.
14. Chorley, „Cloth Exports".
15. Munro, „Industrial Transformations"
16. Epstein, *Freedom*, 115–127. o.; Mazzaoui, *Italian Cotton Industry*, 62–72. o.
17. A Barcelonából Itáliába irányuló gyapjúexporttal kapcsolatban lásd Treppo *Els Mercaders Catalans* c. munkáját.
18. Az egyes eljárásokat tárgyalta Cardon *La Draperie* c. munkájában. A munkálatokat John Munro is összefoglalta az általa írt „Textile Technology" címszó alatt, Strayer (szerk.) *Dictionary* c. munkájának 1988-as kiadásában (xi., 693–711). A Datini-vállalatokban folyó munkáról Melis *Aspetti* c. írásából tájékozódhat az érdeklődő. Az egyes folyamatok elvégzéséhez szükséges idővel kapcsolatban lásd Endrei „Manufacturing".
19. Melis, *Aspetti*, 514. és az azt követő oldalak.
20. Az e szövőszékeken készült *panni*ra elsőként az 1068–1070 körül iródott *Conflictus ovis et lini* c. versben találhatunk utalást. Verlinden, „Marchands". A régészeti bizonyítékok alapján az eszköz megjelenését a 10. századra (vagy még korábbra) tehetjük.
21. Herlihy, *Opera Muliebria*, 189–190. o. Firenzében a 14. század elején a női szövőmunkások aránya a férfiakéhoz képest jelentősen csökkent.
22. A vízi energia alkalmazásával kapcsolatban lásd Bradford B. Blaine cikkét Stayer (szerk.), *Dictionary*-jének viii. kötetét (389–395. o.). Walter Endrei úgy gondolta, hogy az átlagos szövetek (lásd 18. jegyzet) előállításakor a vízi energiával működő kallómalom 50 munkást alkalmazott, míg a taposásos kallózás ezret. Endrei adatai talán egy kicsit túloznak. John Munro számításai szerint egy szövet taposással való kallózása a kallózómesternek és két segédjének 3–5 napba telt. A munka elvégzéséért kapott honorárium a gyapjú feldolgozási költségeinek 20 százalékát tette ki, míg a vízi energiát kihasználó kallózás a költségeknek csupán 5 százalékát jelentette. „Industrial Crisis", 125. o. (88. jegyzet).
23. Munro, „Medieval Scarlet".
24. Dini, „L'industria serica".
25. King, „Types of Silk Clothes", 457–464. o.
26. Munro, „Medieval Scarlet", 67–69. o.
27. Molà, *La communità*. Az 1314-es luccai eseményekkel és azoknak a selyemiparra gyakorolt hatásával kapcsolatban lásd Green *Castruccio Castracani* c. munkáját (55–58. o.).
28. Edler de Roover, „Andrea Banchi". A jelen kötetben is említett folyamatok leírását is megtalálhatja itt az érdeklődő.
29. Az idevágó részletek latinból készített angol fordításban megtalálhatók Lopez és Raymond (szerk.) *Medieval Trade* c. munkájában (174. dokumentum, 346–348. o.).
30. Heyd, *Histoire du commerce*, 707. o.
31. Frescobaldi leírása megtalálható a *Visit to the Holy Places* c. kötetben.
32. Munro, „Industrial Transformations", 145–146. o.; Munro, „Linen" in. Strayer (szerk.), *Dictionary*, vii., 586 és a következő oldalak.
33. Mazzaoui, *Italian Cotton Industry*, 137–142. o.
34. Halaga, „A Mercantilist Initiative".
35. Waley, *Siena*, 155–156. o.
36. Basanoff, *Itinerario*, 13–27. o.
37. Heers, *Gênes*, 177–178. o.; Ashtor, *Levant Trade*, 210. o.
38. Basanoff, *Itinerario*, 27–53. o. és a 84. oldallal szemközt található térkép.
39. Stromer, „Ulman Stromer"; von Stromer, „Die erste Papiermühle".
40. Például Bristolba a 15. század folyamán. Carus-Wilson, *Medieval Merchant Ventures*, 51. o.
41. Elsőrangú késeket más vidékeken is gyártottak. A 15. századi Angliába Brabantból szállították a kések, borotvák és ollók nagy részét. Diest városa híres volt jó minőségű birkanyíró ollóiról. Thielemans, *Bourgogne*, 243. o.
42. Cameron, *A List*.
43. Badham, „Monumental Brasses".
44. Marian Campbell, „Metalwork", 163. o. (Uhler *English Customs Ports* c. munkáját idézve). 1465. október 13-án francia kalózok megtámadtak és Honfleur-be irányították két Antwerpenből Londonba tartó hajót, melyeken összesen körülbelül 13 303 quarternyi és 16 fontnyi (dinant-i mértékegység) rézlapátot, tálat és üstöt találtak. Thielemans, *Bourgogne*, 244. o.
45. Gachard (szerk.), *Collection de documents*, ii, lxxxvii. sz. dokumentum, 379–392. o.
46. Strauss, *Nuremberg*, 135–141. o.
47. Carlin, *Medieval Southwark*, 152. o.
48. *Czechoslovakian Glass*.
49. Abulafia, *A Mediterranean Emporium*, 203. o.
50. Childs, *Anglo-Castilian Trade*, 110–111. o.
51. Eliyahu Ashtor elképzelése szerint a közel-keleti szappangyártás hanyatlása elsősorban a megnövekedett munkabéreknek, illetve az olajfatermesztés mameluk adóztatás miatti visszacsésének volt köszönhető. *Levant Trade*, 208–210. o.
52. Larner, *Culture*, 312–315. o.
53. Nano Chatzidakis és Maria Constantoudaki-Kitromilides esszéi a *Form Byzantium* c. kötetben (48–52. o.).
54. Bartolomeo Fazio, *De viris illustribus*, 1456. *De pictoribus* fejezet. Angol fordításával együtt megtalálható Baxandall *Giotto* c. munkájának 108. és 167. oldalán. Campbell, *Van der Weyden*, 92–93. o.
55. Vale, „England", 209–210. o.
56. Muel, *Tapestry*, 16–17. o.
57. Darwin, *Louis d'Orleans*, 98–100. o.
58. Nicholas, *Medieval Flanders*, 381. o.
59. Tafur, *Travels*, 201–202. o.
60. Tafur, *Travels*, 199. o.
61. Walter B. Denny, „Rugs and Carpets", in Strayer (szerk.), *Dictionary*, x., 546–552. o.
62. Peeters, „De-Industrialization", 171. és 178–179. o.
63. Staniland, *Embroiderers*, 5–6., 10., 55. o.
64. A Cheapside-tól délre, a Cordwainer és a Bread Street közötti területen. Fitch, „London Makers", 288–296. o.
65. Rubin és Wright, *Renaissance Florence*, 238–243. o.
66. Rouse és Rouse, *Manuscripts*.
67. A 15. századi könyvgyártást legutóbb Vale foglalta össze „Manuscripts" c. munkájában (278–286. o.).
68. Vespasiano da Bistricci, *The Vespasiano Memoirs*.

69. Steinberg, *Five Hundred Years*. A 15. századi könyvnyomtatást legutóbb McKitterick foglalta össze „The Beginning" c. munkájában.
70. Strauss, *Nuremberg*, 251–261. o. Schedel *Liber Chronicarum*ának német verzióját *Chronicle of the World* címen 2001-ben újra kiadták, melyhez Stephan Füssel hosszú és igen hasznos angol nyelvű bevezetőt is írt.
71. Steinberg, *Five Hundred Years*, 48–49. o.

Hatodik fejezet: Élelmiszerek, nyersanyagok és rabszolgák kereskedelme, 286–341. oldal

1. Lenzi, *Il Libro del Biadaiolo* és Pinto, „Firenze e la carestia".
2. Bowsky, *Medieval Italian Commune*, 202–205. o.; Herlihy, *Pisa*.
3. Jordan, *The Great Famine*, 145–148. o.
4. Villani, Giovanni, *Nuova Cronica*, X. könyv, 80. fejezet. Jordan azonban fent említett munkájának 159–162. és 173–174. oldalán kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy az itáliai kereskedők által Észak-Európába szállított gabona valóban a Földközi-tenger térségéből származott-e.
5. Hunt, *The medieval super-companies*.
6. James, „Fluctuations".
7. Craeybeckx, *Un grand commerce*.
8. Az idézet megtalálható Little *Religious Poverty* c. munkájában (11. o.).
9. Craeybeckx, *Un grand commerce*.
10. Ezekkel az adatokkal azonban vigyáznunk kell, hiszen a beérkezett borok harmadának pontatlanul adták meg a származási helyét. Favier (szerk.), *La Ragistre*, i., 104. oldalon található táblázat.
11. Aerts és Unger, „Brewing"; Unger, „Beer imports".
12. Thielemans, *Bourgone et Angleterre*, 241–242., 295., 542–543. o.
13. A következő bekezdések nagy része Bergier *Une historie du sel* (Fribourg, 1982) és Hocquet *Le Sel et la fortune*, illetve *Le Sel et le pouvoir* c. műveire támaszkodik.
14. Bill et al., *Fra stammebåd*, 135. o.
15. Az idézet megtalálható Jean-Marie Augustin írásában, Cabourdin (szerk.) *Le Sel* c. munkájában.
16. Memoria.
17. Bradfield B. Blaine, „Mills", in Strayer (szerk.), *Dictionary*, viii., 389–395. o.
18. Wartburg, „Archeology".
19. Landucci, *Diario Fiorentino*, 10. o.
20. Nicholas, *Medieval Flanders*, 389–390. o.
21. Pegolotti listája fordításban megtalálható a Lopez és Raymond szerkesztésében megjelent *Medieval Trade* c. könyvben (108–114. o.). A szöveghez tartozó magyarázat Balard „L'Impact" c. írásában található.
22. Abu-Lughod is idézi *Before European Hegemony* c. munkájában.
23. Dyer, *Standards of Living*, 62–67. o.
24. Richmond, John Hopton, 51. és 145. o.
25. Braunstein, „Relations d'affaires".
26. Hillgarth, *The Spanish Kingdoms*, ii, 8. és 21–23. o.
27. *Cartulaire de l'étape de Bruges*, 19. o.
28. le Breton, „Phillipidos", 321–322. o.
29. Klapisch-Zuber, *Les Maîtres de marbre*.
30. Goldthwaite, *Building*, 181–182. o.; Sosson, *Les Travaux publics*.
31. A különböző területekről behozott faanyagok jelentőségét Sosson részletesen tárgyalja *Les Travaux publics* c. munkájában.
32. Spufford, *Eccleshall*, 27–29. o.
33. Hatcher, *History*, i.
34. van Houtte, *An Economic History*, 38., 88–89., 93–94., 167–170. o. Kranz, „Klerus und Kohle".
35. Tafur, *Travels*, 193. o.
36. A korlátozott számban fennmaradt adatok táblázatos formában megtalálhatók Sprandel *Das Eisengewerbe* c. munkájában (274–277. o.). Az alpokbeli vasat a 109–118. és a 141–158., a felsőpfalzi vasat pedig a 158–177. oldalon tárgyalja.
37. Strauss, *Nuremberg*, 135–141. o.
38. Sprandel, *Das Eisengewerbe*, 93–101. o.
39. Phillips és Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 169. o.
40. Threlfall-Holmes, „Late Medieval Iron Production".
41. Sprandel *Das Eisengewerbe*, 206–211. o.
42. Ashtor, *Levant Trade*, 156–159. o.; Ashtor, *Les Métaux précieux*, 55–64. o.
43. Hatcher, *English Tin Production*.
44. Stahl, „Der Zinnhandel".
45. Az angol gyapjúra vonatkozóan lásd Power *Wool Trade*, Lloyd *English Wool Trade* és Munro *Textiles* című munkáját.
46. 1273-ban 681 kereskedő kapott engedélyt összesen 32 734 zsák gyapjú elszállítására. E gyapjúmennyiség 33 százalékát flandriai és brabanti, 24 százalékát pedig itáliai kereskedők már elszállították. Az angol kereskedők által szállított gyapjú aránya 35, a Hanza-kereskedőké pedig 4 százalékot tett ki. Dollinger, *La Hanse*, 78. o.
47. Carus-Wilson és Coleman, *England's Export Trade*.
48. Munro, „Wool Price Schedules".
49. Phillips és Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 26–39. és 97–115. o. E műben megtalálhatjuk a témában angol nyelven már korábban megjelent Klein *The Mesta* c. munkáját.
50. Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 40–46. o.
51. Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 167–178. o.
52. Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 237. o.; Hillgarth, *Spanish Kingdoms*, ii., 36–37. o.
53. Tafur, *Travels*, 134. o.
54. Dollinger, *German Hansa*, 169–171. o.
55. Malowist, „Trade", 594–596. o.
56. Tafur, *Travels*, 200. o.
57. Stuard, „Ancillary Evidence".
58. Origo, „Domestic Enemy"; Verlinden, *L'Esclavage*.
59. A per anyaga és a szabályozás Brucker (szerk.) *Society* c. művének 222–224. oldalán olvasható.
60. Brucker (szerk.), *Two Memoirs*; Niccolini da Camugliano, *Chronicles*.
61. Balard, „L'impact", 49–50. o.; Fernandez-Armesto, *Before Columbus*, 200–202. o.
62. Tafur, *Travels*, 132–133. o.
63. Malowist, „Trade", 587–590.
64. Ashtor, *Les Métaux précieux*, 88–94. o.
65. Mallett, „Anglo-Florentine Commercial Relations", 264. o. Mallett megemlíti, hogy számos firenzei gálya szállított rabszolgákat Spanyolországból Itáliába.

Hetedik fejezet: A kereskedelem egyensúlytalanságai, 342–375. oldal

1. A jelen fejezet által tárgyalt témák egy része már megjelent Spufford „Financial Markets" c. írásában.
2. Iliescu, „Nouvelles editions".
3. Spufford, *Money*, 219. o.
4. Pegolotti, *La practica*, 21–25. o. és Larner, *Marco Polo*, 69–74., 116–119. és 187–190. o.
5. Tafur, *Travels*, 132. o.
6. Tafur, *Travels*, 83–84. o.
7. Ashtor, *Les Métaux précieux*, 96. o.
8. A táblázat Watson „Back to Gold", Spufford *Money* (271–272., 353–356. és 370. o.), illetve Lane és Mueller *Money and Banking* (i., 366. o.) c. művén alapul. Amikor az ezüst épp szélesebb körben elterjedt volt, például az 1280-as és 1290-es években, az arany értéke az ezüstéhez képest igen megemelkedett. Amikor épp aranyból volt több és az ezüst volt kevésbé elérhető, az értéke lecsökkent. Ez történt például az 1330-as években. A jobb oldali oszlop jelzi, hogy az Egyiptom és Velence között fennálló egyensúlytalan állapotot hogyan kellett volna kiegyenlíteni. Amikor az arany értéke Velencében magasabb volt, mint Egyiptomban, többek között az 1320-as években, ésszerű lett volna ezüstöt küldeni Egyiptomba, az árukért cserébe kapott korlátozott mennyiségű nemesfémet pedig aranyban kérni. Amikor az arany értéke éppen Egyiptomban volt nagyobb, például 1400 és 1409 között, célszerű volt aranyban kifizetni az egyiptomiak termékeit.
9. Spufford, *Money*, 220–221. o.
10. Spufford, *Money*, 163–186. o.
11. Bolton, *Medieval English Economy*, 305–314. o. Dr. Bolton jelenleg (2002-ben) a késő középkori Anglia kereskedelmi mérlegét kutatja.
12. Allen, „The Volume and Composition" és „The Volume".
13. Carus-Wilson és Coleman, *England's Export Trade*.
14. Mackay, *Money*.
15. Rengeteg információt nyerhetünk Bernard sokat vitatott, 1213-as végrendeletéből. Bernard örökségének egyik része Aquileiában és Münchenben, másik része pedig Velencében volt. Velence volt kereskedelmi ügyleteinek valódi központja. Bár vagyona nagy részét az Alpokon áthaladó kereskedelembe fektette, a Velencéből induló levantei áruforgalomban is voltak érdekeltségei. Stromer, „Bernardus Teutonicus".
16. Lane és Mueller *Money and Banking*, i., 136–142. o.
17. Braunstein, „Relations d'affaires", 240–241. o.
18. A fejezet további részében tárgyalt témák kibővített változatban megtalálhatók Spufford *Money* c. kötetében is, ahol a forrásokra vonatkozó részletes hivatkozások is olvashatók. Agricola, *De veteribus et novis metallis*, 397. o.
19. Agricola, *De veteribus et novis metallis*, 397. o.
20. Tóth, „The Role".
21. Kazimír, *Kremnická mincovňa*.
22. „*essi anno ripieno tutto il nostro comune d'ariento, che quasi in gran parte abbiamo fatto l'acquisto della città di Pisa col detto ariento*": utasítás a firenzei követek részére, akik az 1406-ban útközben lefoglalt raguzai ezüst visszaszerzésének ügyében jártak el. *Monumenta Historica Slavorum Meridionalium*, 118–119., 419–421. o.
23. Tangheroni, *Città dell'argento*, 96. o.
24. Gimpel, *Medieval Machine*, 17–23. o. Jean Gimpel Sicard *Aux origines* c. munkájára támaszkodva úgy vélte, hogy a toulouse-i vállalatok a 12. században kezdtek működni, és ezek tekinthetők a világ első korlátolt felelősségű társaságainak.
25. Volpe, „Montieri", 370. o.
26. Tangheroni, *Città dell'argento*, 206–208. o.
27. Kazimír és mások, *Kremnická mincovňa*.
28. Kuske (szerk.), *Quellen*, ii., 653., 659–660., 668. o.
29. Brady, *Turning Swiss*, 123–130. o.
30. Tangheroni, *Città dell'argento*, 180–182. o.
31. Spufford, „Mint Organisation" és Spufford „Conclusion".

32. Kazimir, *Kremnická mincovna*.
33. Tangheroni, *Citta dell'argento*, 156–159. o.
34. Orúsa y Vela krónikája. Idézi Hanke *Imperial City* c. munkájában (28. o.).
35. *homines…intendunt magis in laboreria argenterie quam grani et ordei, ita quod de sua recollacta non possent vivere xv diebus nisi aliunde portaretur eis blada.*
36. Chaunus, *Séville et l'Atlantique*; Sella, „European Industries".
37. Tangheroni, *Città dell'argento*, 103–107., 194–198. o.
38. Kosi, *Potujoci*, 292. o.

Nyolcadik fejezet: Befejezés: a kereskedelmi rendszer, 376–413. oldal

1. Dollinger, *German Hansa*.
2. Hammel-Kiesow, „Hansischer Seehandel".
3. Hammel-Kiesow, „Hansischer Seehandel", 85. o.
4. North, *Geldumlauf*, 11. o.; Jesse, *Wendische Münzverein*; Sprandel, *Mittelalterliche Zahlungsystem*.
5. Felloni, „Struttura". Az adatok egy része grafikus formában ábrázolva megtalálható Robert Sabatino Lopez „Market Expansion" c. írásában.
6. Felloni, „Struttura", 175. o. A számítások azon összegeken alapulnak, amelyeket a genovai állam kapott a vám beszedését megkaparintó adóbérlőktől. Ezt megszoroztuk annyival, ahány dénárt kitett az a líramennyiség, amely után a vámot kirótták. Felloni munkájában az 1350-es éveket megelőző korszakra vonatkozó adatokat közöl, melyek esetében az összeghez hozzáadta annak további 30 százalékát, melyet az adóbérlő kiadásai es bevételei tettek ki.
7. Frederic C. Lane „Market Expansion" c. munkájának 449. oldalán rámutatott arra, hogy az 1293-as adat nem tekinthető teljesen megalapozottnak, ugyanis az információt elsőként használó H. Sieveking Jacopo Doria krónikájából merítette. A krónikás az adatot azért említette, hogy bebizonyítsa, milyen gazdag volt a város az 1290-es években.
8. Lopez, „The Trade", első kiadásban a 315. oldalon, a második kiadásban pedig a 355. oldalon.
9. Day, *Les douanes*, i. xvi–xviii. és xxvi. o. Kedar, *Merchants* c. munkájának 19. oldalán, illetve a harmadik függelékben (139–141. o.) Day adatait felhasználva kiszámította, hogy minimum mekkora értékű áruforgalom volt szükséges ahhoz, hogy az adóbérlőknek ne legyen veszteségük.
10. Felloni, „Struttura", 175. o.
11. Ashtor, „Il volume" c. munkájában részletesen ismerteti az egyes hajórakományok összetételét és értékét.
12. A 14. század második felében a firenzei aranyforint, a *fiorino d'oro* aranytartalmának súlya egy időre lecsökkent 3,52 grammról 3,34 grammra. Eközben a lübecki gulden aranytartalma is hasonlóképpen változott. A genovai *genovino d'oro*, illetve a velencei *ducato* aranytartalma feltehetőleg ezután egy kissé nagyobb volt, mint a lübecki és genovai érméké.
13. Day, *Les Douanes*, xxvii. o. 1393-ban minden líra után 4 dénárnyi *daziót* kellett fizetni, melynek szedési jogát ekkor az adóbérlők 25 515 líráért bérelték. Hét évvel később, 1400-ban a *dazio* bérleti díja 15 200 lírára esett. Ez azt jelentette, hogy az adóköteles áruk összértéke vizsgált időszak alatt 1 millió 225 ezer aranyforintról 730 ezerre esett, így az adóbérlők az összeg beszedéséből egyre kisebb nyereségre tudtak szert tenni. Hogy az adóbérlet díját ki fizethesse, Benintendi utódjának 1401-ben legalább 691 ezer forintnyi áru *dazió*ját kellett beszednie. Kiadásainak fedezéséhez és a remélt nyereség érdekében ennél természetesen nagyobb áruforgalomra volt szükség. Mivel Giuseppe Felloni szerint a költségek és a nyereség a beszedett összegnek körülbelül a 30%-át tette ki, az árucsere összértéke körülbelül 900 ezer forint lehetett.
14. Ashtor, „Observations".
15. Ashtor, „The Volume" című munkájában kissé módosítja Wake „The Changing Pattern" című írásában korábban publikált statisztikai adatait az 1400-as évre vonatkozólag (361–371. és 396–399. o.). A katalán kereskedelemmel kapcsolatos adatok esetében Wake Carrere *Barcelone* c. munkájára támaszkodott (644–645. o.).
16. Melis, „Note", 371–373. o.; idézi Ashtor „L'Apogée" c. munkájának 308. oldalán.
17. Melis, „Werner Sombart".
18. Luzzatto, „Sull'attendibilitá di alcune statistiche medievali". Lane, *Venetian Shipbuilders* (253–261. o.) című munkájában Luzzatto elképzeléseit vette alapul, igaz, kisebb fenntartásokkal.
19. Stahl, „Deathbed Oration".
20. Sanuto *Vitae* c. művében (953. oszlop).
21. Ashtor, „L'Apogée", 324–326. o.
22. Ashtor, *Les Métaux précieux*, 79. és 86. o.
23. Prevenier és Blockmans; *Burgundian Netherlands*, 109. o.; Nicholas, *Medieval Flanders*, 391. o.
24. Voet, *Antwerp*, 311–312. o.; Brulez, „The Balance".
25. Van der Wee, *Growth*, ii, 153–157. o.
26. Spufford, „La Rôle", mely később továbbfejlesztésre került Spufford *Money* c. munkájában (250–253. o.).
27. Bairoch és mások *The Population* c. munkájában felhasznált források szerint.
28. Az elnevezés Brunet (szerk.) *European Cities* c. munkájának megjelenése után született, ugyanis a mű borítóján a kék színnel jelölt városi övezet alakja leginkább egy banánéhoz hasonlított.
29. Az idézet megtalálható abban a tanulmányban, amelyet Benjamin A. Rifkin bevezetésként készített Amman és Sachs *The Book of Trades* c. munkájához.
30. Lásd fenti lábjegyzet.
31. Strauss, *Nuremberg*, 127–129. o.
32. Barbieri, „L'arteria atesina".
33. A képek megtalálhatók Winkler *Dürers Zeichnungen*, Grote „*Hier bin ich ein Heer*", illetve Clark *Landscape* c. munkájában.
34. Voet, *Antwerp*, 315–316. o.
35. Voet, i. h.
36. Strauss, *Nuremberg*, 128. o.
37. Gascon, *Grand Commerce*.
38. Amszterdam, Holland Gazdaságtörténeti Irattár, MS 349.
39. Van der Wee és Peeters, „Un modèle dynamique"; Munro, „Industrial Transformations", 127–128. o.
40. Doumerc, „Le galere", 377–378. o.; Lane, *Venetian Ships*.
41. Megjegyzendő, hogy 1290 után nem beszélhetünk egyenletesen csökkenő költségekről, ugyanis a 14. század elején még az 1290-es szintet is meghaladta a gályák működéséhez szükséges összeg. A század második felében már a költségek csökkenése figyelhető meg. Munro, „Industrial Transformations", 126. o.
42. Lane „Venetian Shipping" (in. *Venetian Ships*) c. munkájában (103. o.) kikalkulálta, hogy az 1420-as években a velencei vitorlások űrtartalma tízszer meghaladta a gályákét.
43. Unger, *The Ship*, 123–126. o.; Scammell, *The World Encompassed*, 193–195. o.; Gardiner és Unger (szerk.), *Cogs*.
44. Giovanni Villani, *Nuova Cronica*, ix. könyv, 77. fejezet. Bár Villani azt állítja, hogy 1300-ban kezdte a krónikaírást, a korai évekre vonatkozó részeket valószínűleg sokkal később állította össze, olyan munkák alapján, amelyek mára elvesztek. A genovaiak már legalább két évvel a leírásban szereplő 1304 előtt megkezdték a *cocche*építést.
45. Melis, „Werner Sombart".
46. *The Libelle of Englyshe Polycye*.
47. Lane, „Rhythm", 110. o.
48. Tenenti és Vivanti, „Le Film d'un grand système de navigation: les galères marhandes vénitiennes".
49. Doumerc, „Le galere", 358. o.
50. Heers, *L'Occident*, 175. o.
51. Ezek a társaságok általában 24 részvénnyel *(carat)* rendelkeztek, ám a részvényesek *(caratari)* kezében akár több részvény is lehetett, ám voltak olyanok is, akik csak töredékrészvényt birtokoltak. Doumerc és Stöckly, „L'Evolution"; Stöckly, *Le Système*.
52. Doumerc, „Le galere" és Lane, „Fleets".
53. Mallett, *Florentine Galleys*.
54. Heers, *L'Occident*, 175. o.
55. Ashtor, *Levant Trade*, 344–349. o.
56. Melis, „Werner Sombart". Lane *Venetian Ships* c. munkájának 102–105. oldalán amellett foglalt állást, hogy a velenceiek sokkal lassabban építettek nagyméretű hajókat, mint vetélytársaik, illetve a gályák mérete is elmaradt a genovaiakéi mögött. A 15. század közepe táján a velenceieknek csupán fél tucat olyan vízi járművük volt, amely meghaladta a 600 tonnát.
57. Tafur, *Travels*, 198. o.
58. *The Libelle of Englyshe Polycye*, 524–529. sor
59. Van Werveke, „Der Flandrische Eigenhandel"; Nicholas, *Medieval Flanders*, 286–289. és 383–390. o.
60. Thielemans, *Bourgogne*, 312–319. o.
61. Lane, *Venice: A Maritime Republic*, 348–352. o.
62. Pegolotti, *La Pratica*, 257–258. o. Fordításban megtalálható Lopez és Raymond *Medieval Trade* c. munkájának 252–254. oldalán.
63. Heers, *Genes*, 309. o.
64. Braudel es Spooner, „Prices".
65. Melis, „Intensità".
66. Melis, „La diffusione"; Munro, „Industrial Transformations", 129. o.
67. Tenenti, *Piracy*.
68. Phillips és Phillips, *Spain's Golden Fleece*, 168–170. oldalán idézi Casado Alonso „El comercio internacional burgales" c. munkájából.
69. Fazio, *De virilis illustribus*, *De pictoribus* fejezet. Megtalálható Baxandall *Giotto* c. munkájában is (163–168. o.), angol fordításával és jegyzetekkel együtt (97–111. o.). Az általa idézett legtöbb korabeli itáliai mű mára elveszett.

Irodalomjegyzék

Forrásjegyzék

Agricola, Georgius, *De veteribus et novis metallis*, Bázel, 1546.

Agricola, Georgius, *De Re Metallica*, 1561, fordította és szerkesztette H. C. és L. H. Hoover, London, 1912.

[Bona, Nicolò di], *La 'Pratica di Mercatura' Datiniana*, szerk. Cesare Ciano, Biblioteca della Rivista *Economia e storia*, ix, Milano, 1964.

Amman, Jost és Hans Sachs, *The Book of Trades*, Frankfurt, 1568, fakszimile kiadás, szerk. Benjamin A. Rifkin, New York, 1973.

Botero, Giovanni, *A Treatise Concerning the Causes of the Magnificence and Greatnes of Cities [Delle cause della grandezza delle città]* (1588), angolra átdolgozta Robert Peterson, London, T. P[urfoot]. R. Ockould és H. Tomes részére, 1606.

Brucker, Gene (szerk.), *Two Memoirs of Renaissance Florence. The Diaries of Buonaccorso Pitti and Gregorio Dati*, New York, 1967.

Brucker, Gene (szerk.), *The Society of Renaissance Florence: A Documentary Study*, New York, 1971, újabb kiadása: Renaissance Society of America, Reprint Texts 8, Toronto, 1998.

Canal. *Zibaldone da Canal. Manoscritto mercantile del sec. XIV*, szerk. Alfredo Stussi, Velence, 1967; *Merchant Culture in Fourteenth-Century Venice: the Zibaldone da Canal*, angolra fordította és előszóval ellátta J. E. Dotson, Binghamton, 1994.

Cartulaire de l'étape de Bruges. szerk. L. Gilliodts van Severen, Bruges, 1904.

Catalan Atlas. *Mappamundi, the Catalan Atlas of the Year 1375*, szerk. G. Grosjean, Zürich, 1978.

Cent Nouvelles Nouvelles, Les, szerk. Franklin P. Sweetser, Genf, 1966.

Dawson, Christopher (szerk.), *The Mongol Mission*, London, 1955, felújított kiadása megjelent *Mission to Asia* címen, Medieval Academy of America Reprints for Teaching, viii, Toronto, 1980.

Dispatches with Related Documents of Milanese Ambassadors in France and Burgundy, 1453–1483, szerk. P. M. Kendall és V. Ilardi. 3 kötet, Ohio, 1970–81.

Etzlaub, Erhard, *Romweg Karte*, Nürnberg, 1500.

Fazio, Bartolomeo, *De viris illustribus*, 1456.

Gachard, L. P. (szerk.), *Collection de documents inédits concernant l'histoire de la Belgique*, ii, Brüsszel, 1834.

Gail. *Das Älteste Deutsche Routenhandbuch. Jörg Gails "Raißbüchlin"*, szerk. Herbert Krüger, Graz, 1974.

Giraldus. The Autobiography of Giraldus Cambrensis, szerk. H. E. Butler, London, 1937.

'Itinéraire de Bruges', szerk. E.-T. Hamy, mint 4. függelék in Gilles le Bouvier, *Le Livre de la description des pays*, Párizs, 1908, 157–216. o.

Journal d'un bourgeois de Paris, Janet Shirley fordításában és szerkesztésében *A Parisian Journal 1405–1449* címen jelent meg, Oxford, 1968.

Künig, Hermann, *Die walfart und Straß zu sant Jacob*, Strasbourg, 1495, fordította és szerkesztette John Durant, London, 1993.

La Marche, Olivier de, *Mémoires*, szerk. H. Beaune and J. d'Arbaument, Société de l'Histoire de France, Párizs, 1883–8.

Landucci, Luca, *Diario Fiorentino*, szerk. I. del Badia, 1882. Angol fordításban *A Florentine Diary from 1450 to 1516* címen jelent meg, London, 1927.

Laurence. Brother Laurence, *Practice of the Presence of God*, 1666–1691, angol fordításban, London, 1824, újabb kiadása Oxford, 1980.

le Breton, Guillaume, 'Phillipidos', in *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*. xxvi, Hannover, 1882.

Lenzi, Domenico, *Specchio Umano*, Megjelent *Il libro del biadaiolo. Carestia e annona a Firenze dalla metà del 200 al 1348* címen, Pinto, Giuliano (szerk.), Firenze, 1978.

Lettere Volgari del Secolo XIII scritte da Senesi, szerk. C. Paoli és E. Piccolomini, Siena, 1871.

Libelle of Englyshe Polycye, szerk. George Warner, Oxford, 1926.

Libro di mercatantie et usanze de' Paesi, szerk. Franco Borlandi, Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano, vii, Torino, 1936.

Lopez, Robert S. és Irving W. Raymond (szerk), *Medieval Trade in the Mediterranean World. Illustrative Documents Translated with Introductions and Notes*, New York, 1955.

Mancini, Dominic, *The Usurpation of Richard III*, fordította és szerkesztette C. A. J. Armstrong, második kiadás, Oxford, 1969, 102. o.

Melis, Federigo (szerk.), *Documenti per la storia economica dei secoli XIII–XVI*, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini' Prato, Serie Documenti, I, Firenze, 1972.

Memoria. Lopez, R. S. és G. Airaldi (szerk), 'Il più antico manuale italiano di pratica della mercatura [Memoria de tucte le mercantie]', *Miscellane di studi storici*, ii, Genova, 1983, 99–133. o.

Monumenta historica slavorum meridionalium vicinorumque populorum e tabularus et bibliothecis italicis deprompta, szerk. Vincentio Makuscev, Varsó, 1874.

Ordonnances des Rois de France de la Troisième Race. 24 kötet, Párizs, 1723–1849.

Pacioli, Luca, *Summa de arithmetica*, Velence, 1494. A 'De Scripturis' című fejezetet angolra fordította Antonia van Gebsattel, a bevezetőt Basil Yamey írta, *Exposition of Double Entry Bookkeeping* címen jelent meg, Velence, 1994.

Pampaloni, Guido (szerk.), *Firenze al tempo di Dante. Documenti sull'urbanistica fiorentina*, Róma, 1975.

Pegolotti, Francesco di Balducci, *La pratica della mercatura*, szerk. Allan Evans, Medieval Academy of America, Cambridge, Massachusetts, 1936.

Quellen zur Geschichte der Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalters, szerk. B. Kuske, ii, Bonn, 1917.

Le Registre des compagnies Françaises (1449–1467), szerk. Jean Favier, Le Commerce Fluvial dans la Région Parisienne au XVe siècle, i, Párizs, 1975.

Rucellai, Giovanni, *Il zibaldone quaresimale*, szerk. A. Perosa, Studies of the Warburg Institute, 24, Part 1, 1960.

Ricci. *Il manuale di mercatura di Saminiato de' Ricci*, szerk. Antonia Borlandi, Genova, 1963.

Rozmital. *The Travels of Leo of Rozmital*, szerk. Malcolm Letts, Hakluyt Society, 2. sorozat, cviii, 1957.

Sanuto, Marin, *Vitae ducum Venetorum*, szerk. L. A. Muratori, Rerum Italicarum Scriptores, xxii, 1733.

Schedel, Hartmann, *Liber chronicarum*, latin és német kiadás, Nürnberg, 1493.

Stefani, Marchionne di Coppo, *Cronaca fiorentina*, szerk. N. Rodolico, *Rerum Italicorum Scriptores*, új sorozat, xxx, part 1, 1927.

Tacuinum. Arano, Luisa Cogliati (szerk.), *The Medieval Health Handbook 'Tacuinum Sanitatis'*, London, 1976.

Tacuinum. Opsomer, Carmelia (szerk.), *L'Art de vivre en santé*, Liège, 1991.

Tafur, Pedro, *Travels and Adventures 1435–1439*, fordította és szerkesztette Malcolm Letts, London, 1926.

Two Fifteenth-Century Cookery Books, szerk. Thomas Austin, Early English Text Society, cxi, 1888.

Uzzanno. 'La pratica della mercatura scritta de Giovanni di Antonio da Uzzanno' in G. F. Pagnini della Ventura (szerk.), *Della decima e delle altre gravezze*, iv, Lisszabon/Lucca, 1766.

Vespasiano da Bisticci, *The Vespasiano Memoirs: Lives of Illustrious Men of the XVth century*, angol fordítás London, 1926, új kiadás Renaissance Society of America, Reprint Texts 7, Toronto, 1997.

Visit to the Holy Places, fordította és szerkesztette T. Bellorini és E. Hoade, Studium Biblicum Franciscanum, Publications, vi, Jeruzsálem, 1948.

Villani, Giovanni, *Nuova Cronica*, szerk. Giuseppe Porta, 3 kötet, Parma, 1990–1.

Villani, Matteo, *Cronica*, szerk. Giuseppe Porta, 2 kötet, Parma, 1995.

Villon, François, *Ballade de bonne doctrine* in *Oxford Book of French Verse*, szerk. St John Lucas, Oxford, 1907, 38. o.

Voragine, Jacobus, *Legenda aurea* (1260 k.), angol fordítás William Granger Ryan, Princeton, 1993.

Voragine, Jacobus, *Arany legenda*, fordította és az előszót írta W. Petrolay Margit, Officina, Budapest, 1942, újabb kiadása Junior Kontinens, Budapest, 1990.

Voragine, Jacobus, *Arany legenda*, fordította és az előszót írta Madas Edit, Helikon Kiadó, Budapest, 1990.

Zeno, R. (szerk.), *Documenti per la storia del diritto marittimo nei secoli XIII e XIV*, Torino, 1936.

Felhasznált irodalom

Abulafia, David, 'Asia, Africa and the Trade of Medieval Europe', in M. M. Postan és E. E. Rich (szerk.), *The Cambridge Economic History of Europe*, ii, 2. kiadás, Cambridge, 1987, 402–473. o.

Abulafia, David, *Frederick II. A Medieval Emperor*, London, 1988.

Abulafia, David, *Commerce and Conquest in the Mediterranean 1100–1500*, Aldershot, 1993.

Abulafia, David, *A Mediterranean Emporium. The Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge, 1994.

Abulafia, David, *The Western Mediterranean Kingdoms 1200–1500*, London, 1997.

Abu-Lughod, Janet L., *Before European Hegemony. The World System ad 1250–1350*, Oxford, 1989.

Adelson, Candace, 'Documents for the Foundation of Tapestry Weaving Under Cosimo I de' Medici', Andrew Morrogh et al. (szerk.), *Renaissance Studies in Honor of Craig Hugh Smyth*. Villa I Tatti, vii, Firenze, 1985, ii, 3–21. o.

Aerts, Erik és Richard Unger, 'Brewing in the Low Countries', in Erik Aerts et al. (szerk.), *Production, Marketing and Consumption of Alcoholic Beverages since the Late Middle Ages*, Leuven, 1990, 92–101. o.

Aerts, Erik et al. (szerk.), *Studia Historica Oeconomica. Liber amicorum Herman Van der Wee*, Leuven, 1993.

Airaldi, Gabriella és Giuseppe Marcenaro (szerk.), *Credito e banca dall'Italia all'Europa secoli XII–XVIII*, kiállítási katalógus, Genova, 1992.

Alexander, Jonathan és Paul Binski (szerk.), *Age of Chivalry. Art in Plantagenet England 1200–1400*, Royal Academy of Arts, London, 1987.

Allen, M. R., 'The Volume and Composition of the English Silver Currency 1279–1351', *British Numismatic Journal*, lxx, 2000, 38–44. o.

Allen, Martin, 'The Volume of English Currency, 1158–1470', *Economic History Review*, liv, 2001, 595–611. o.

Ashtor, Eliyahu, *Les Métaux précieux et la balance des payements du proche-orient à la basse époque*, Párizs, 1971.

Ashtor, Eliyahu, 'Banking Instruments between Muslim East and Christian West', *Journal of European Economic History*, i, 1972, összegyűjtve megtalálható *East–West Trade* c. kötetében.

Ashtor, Eliyahu, 'Observations on Venetian Trade in the Levant in the XIVth Century', *Journal of European Economic History*, v, 1976, 533–586. o.

Ashtor, Eliyahu, 'L'Apogee du commerce vénitien au levant: un nouvel essai d'explication', 1977, megjelent *Technology* c. kötetében is.

Ashtor, Eliyahu, *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*, Aldershot, 1978.

Ashtor, Eliyahu, 'Il volume del commercio levantino di Genova nel secondo Trecento', 1978, összegyűjtve megtalálható *East–West Trade* c. kötetében.

Ashtor, Eliyahu, 'The Volume of Mediaeval Spice Trade', *Journal of European Economic History*, ix, 1980, 753–763. o.

Ashtor, Eliyahu, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton, N. J., 1983.

Ashtor, Eliyahu and Guidobaldo Cevidalli, 'Levantine Alkali Ashes and European Industries', *Journal of European Economic History*, xii, 1983, 475–522. o.

Ashtor, Eliyahu, *East–West Trade in the Medieval Mediterranean*, Aldershot, 1986.

Ashtor, Eliyahu, *Technology, Industry and Trade. The Levant versus Europe, 1250–1500*, Aldershot, 1992.

Attwater, Donald, *Penguin Dictionary of Saints*, 1965.

Autrand, Françoise, *Charles VI*, Párizs, 1986.

Badham, Sally, 'Monumental Brasses and the Black Death – A Reappraisal', *Antiquaries Journal*, lxxx, 2000, 207–247. o.

Bairoch, Paul, Jean Batou and Pierre Chèvre, *The Population of European Cities from 800 to 1850*, Genf, 1988.

Balard, Michel, *La Romanie génoise (XIIe–XVe siècle)*, 2 kötet, Róma, 1978.

Balard, Michel, *La Mer Noire et la romanie génoise, XIIIe–XVe siècles*, Aldershot, 1989.

Balard, Michel, 'I pisani in Oriente dalla guerra di Acri (1258) al 1406', *Bolletino Storico Pisano*, lx, 1991, 1–16. o.

Balard, Michel, 'L'Impact des produits du Levant sur les économies Européennes (XIIe–XVe siècles), in S. Cavaciocchi (szerk.), *Prodotti e tecniche d'Oltramare nelle economie Europee secc. XIII–XVIII*. Atti del 'Settimana di Studi', xxix, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1998, 31–57. o.

Barbieri, Gino, 'L'arteria atesina nelle sue millenarie premesse storico-mercantile', *Economia e Storia*, xx, 1973, 7–21. o.

Bargellini, Piero and Ennio Guarnieri, *Firenze delle torri*, Firenze, 1973.

Barron, Caroline, 'The Later Middle Ages: 1270–1520' in Mary D. Lobel (szerk.), *The City of London From Prehistoric Times to c. 1520*, The British Atlas of Historic Towns, iii, Oxford, 1989.

Barron, Caroline M., 'Centres of Conspicuous Consumption: The Aristocratic Town House in London 1200–1550', *The London Journal*, xx, 1995, 1–16. o.

Bartlett, Robert, *The Making of Europe: Conquest, Civilization and Cultural Change 950–1350*, Harmonsworth, 1993.

Basanoff, Anne, *Itinerario della Carta dall' Oriente all'Occidente*, Milano, 1965.

Battistini, Mario, *La Confrèrie de Sainte Barbe des Flamands à Florence*, Academie Royale de Belgique, Commission Royale d'Histoire, ser. in 80, xli, Brüsszel, 1930.

Bautier, R.-H., 'Les Foires de Champagne', *Recueils de la Société Jean Bodin*, v, La Foire, Brüsszel, 1953, 97–147. o.

Bautier, R.-H., *The Economic Development of Medieval Europe*, 1966, angol fordítás, London, 1971.

Bautier, R.-H., 'La Circulation fluviale dans la France médiévale', *Recherches sur l'économie de la France médiévale. Les Voies fluviales – la draperie*, Párizs, 1989.

Bautier, R.-H., *Sur l'histoire économique de la France médiévale*, Aldershot, 1991.

Bautier, R.-H., *Commerce méditerranéen et banquiers italiens au Moyen Age*, Aldershot, 1992.

Baxandall, Michael, *Giotto and the Orators*, Oxford, 1971.

Beale, Philip, *A History of the Post in England*, Aldershot, 1999.

Beardwood, Alice, *Alien Merchants in England 1350–77. Their Legal and Economic Position*, Cambridge, Massachusetts, 1931.

Beresford, Maurice, *New Towns of the Middle Ages: Town Plantation in England, Wales and Gascony*, London, 1967, új kiadása Gloucester, 1988.

Bergier, J-F., 'Péages du XVe siècle au pays de Vaud', in H. Aubin et al. (szerk.), *Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte, Festscrift fur Hektor Ammann*, Wiesbaden, 1965, 286–295. o.

Bergier, Jean-François, 'Histoire des Alpes. Perspectives nouvelles', a *Revue Suisse d'Histoire* különszáma, xxix, 1979.

Bergier, Jean-François, *Une histoire du sel*, Fribourg, 1982.

Berlow, Rosalind Kent, 'Development of Business Techniques at the Fairs of Champagne (End 12th century–13th century)', *Studies in Medieval and Renaissance History*, viii, 1971, 3–23. o.

Bill, Jan et al., *Fra stammebåd til skib*. Dansk Søfarts Historie, i, indtil 1588, Koppenhága, 1997.

Blockmans W. P. és W. Prevenier, 'Poverty in Flanders and Brabant from the Fourteenth to the Mid-Sixteenth Century: Sources and Problems', *Acta Historiae Neerlandicae*, x, 1978, 20–57. o.

Blockmans, W. P., 'The Social and Economic Effects of Plague in the Low Countries 1349–1500', *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, lx, 1982, 833–863. o.

Blockmans, W. P., 'Das westeuropäische Messenetz im 14 und 15 Jahrhundert' in Koch (szerk.), *Brücke zwischen den Völkern. Zur Geschichte der Frankfurter Messe*, i, 37–50. o.

Blockmans, W. P., 'Aux origines des foires d'Anvers, in P. Contamine et al. (szerk.), *Commerce, finances et société. Recueil de travaux d'histoire médiévale offert a m. le Prof. Henri Dubois*, Párizs, 1993, 21–26. o.

Blockmans, W. P., 'Voracious States and Obstructing Cities: An Aspect of State Formation in pre-Industrial Europe' in Charles Tilly és Wim P. Blockmans (szerk.), *Cities and the Rise of States in Europe ad 1000 to 1800*, Oxford, 1994.

Bois, Guy, *The Crisis of Feudalism. Economy and Society in Eastern Normandy c.1300–1550*, 1976, angol fordítás, 1984.

Bolton, J. L., *The Medieval English Economy 1150–1500*, London, 1980.

Boutruche, Robert, *La Crise d'une société. Seigneurs et paysans du Bordelais pendant la Guerre de Cent Ans*, Párizs, 1947.

Bovill, E. W., *The Golden Trade of the Moors*, 2. kiadás, Oxford, 1968.

Bowsky, William M., *A Medieval Italian Commune. Siena under the Nine, 1287–1355*, Berkeley, 1981.

Boyer, Marjorie N., *Medieval French Bridges*, Cambridge, Massachusetts, 1975.

Brady, Thomas A., *Turning Swiss. Cities and Empire, 1450–1550*, Cambridge, 1985.

Braudel, Fernand és F. Spooner, 'Prices in Europe from 1450 to 1750', in E. E. Rich és C. H. Wilson (szerk.), *Cambridge Economic History of Europe*, iv, Cambridge, 1967, 378–486. o.

Braudel, Fernand, *Civilization and Capitalism 15th–18th Century*, 3 kötet, 1979, angol fordítás, London, 1984.

Braudel, Fernand, *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, ii, 'Méthodologie de l'histoire et des sciences humaines', Párizs, 1973.

Braunstein, Philippe, 'Relations d'affaires entre Nurembergeois et Vénitiens à la fin du XIVe siècle', *Mélanges d'archéologie et d'histoire de L'Ecole Française de Rome*, lxxvi, 1964, 227–268. o.

Brentano, Robert, *Rome Before Avignon*, Berkeley, 1990.

Bresc, Henri, *Un monde méditerranéen. Economie et société en Sicile, 1300–1450*, 2 kötet, Róma, 1986.

Bridbury, A. R., *Medieval English Clothmaking*, London, 1982.

Britnell, R. H., *The Commercialisation of English Society 1000–1500*, Cambridge, 1993.

Britnell, R. H., 'England and Northern Italy in the Early Fourteenth Century: the Economic Contrasts', *Transactions of the Royal Historical Society*, 5. sorozat, xxxix, 1989, 167–183. o.

Brulez, W., 'The Balance of Trade in the Netherlands', *Acta Historiae Neerlandica*, iv, 1970.

Brunet, Roger (szerk.), *European Cities*, Barcelona, 1989.
Brunschvig, R., *La Berbérie orientale sous les Hafsides, des origines á la fin du XVe siècle*, 2 kötet, Párizs, 1940.
Bur, Michel, *La Formation du comté de Champagne*, Nancy, 1977.
Cabourdin, Guy (szerk.), *Le Sel et son histoire*, Nancy, 1981.
Cameron, H. K., *A List of Monumental Brasses on the Continent of Europe*. London, 1970.
Campbell, Bruce M. S. (szerk.), *Before the Black Death. Studies in the 'Crisis' of the Early Fourteenth Century*, Manchester, 1991.
Campbell, Bruce M. S., James A. Galloway, Derek Keene és Margaret Murphy, *A Medieval Capital and its Grain Supply: Agrarian Production and Distribution in the London Region c. 1300*, Institute of British Geographers, Historical Geography Research Series, xxx, 1993.
Campbell, Lorne, *Van der Weyden*, London, 1979.
Campbell, Marian, 'Metalwork in England, c. 1200–1400', in Jonathan Alexander és Paul Binski (szerk.), *Age of Chivalry. Art in Plantagenet England 1200–1400*, Royal Academy of Arts, London, 1987.
Campbell, T., 'Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500' in J. B. Harley és David Woodward (szerk.), *The History of Cartography*, i, Chicago, 1987, 371–463. o.
Cardon, Dominique, *La Draperie au Moyen Age: essor d'une grande industrie européenne*, Párizs, 1999.
Carlin, Martha, 'The Reconstruction of Winchester House, Southwark', *London Topographical Record*, xxv, 1985, 33–57. o.
Carlin, Martha, *Medieval Southwark*. London, 1996.
Carrère, C., *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés, 1380–1462*. Párizs, 1967.
Carter, F. W., 'Settlement and Population during Venetian Rule (1420–1797): Hvar Island, Croatia', *Journal of European Economic History*, xxiii, 1994, 7–48. o.
Carus-Wilson, E. M. 'The Woollen Industry', in M. M. Postan és E. E. Rich (szerk.), *The Cambridge Economic History of Europe*, ii, 1. kiadás, Cambridge, 1952, 355–428. o., 2. kiadás javított bibliográfiai adatokkal, Cambridge, 1987, 614–690. o.
Carus-Wilson, E. M., 'La Guède française en Angleterre: un grand commerce du Moyen Age', *Revue du Nord*, xxxv, 1953, 89–106. o.
Carus-Wilson, E. M., *Medieval Merchant Venturers*, London, 1954.
Carus-Wilson, E. M. és Olive Coleman, *England's Export Trade 1275–1547*. Oxford, 1963.
Casado Alonso, Hilario, 'El comercio internacional burgales en los ss. XV & XVI', in Floriano Ballesteros Caballero (szerk.), *Actas del V Centenaio del Consulado de Burgos*, Burgos, i, 1994, 175–274. o.
Cavaciocchi, Simonetta (szerk.), *L'Impresa Industria Commercio secc. XIII–XVIII*. Atti del 'Settimana di Studi', xxii, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1991.
Cavaciocchi, Simonetta (szerk.), *Produzione e commercio della cartae del libro secc. XIII–XVIII*, Atti del 'Settimana di Studi', xxiii, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1992.
Cavaciocchi, Simonetta (szerk.), *La Seta in Europa Sec. XIII–XX*. Atti del 'Settimana di Studi', xxiv, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1993.
Cazelles, Raymond, *Paris de la fin du règne de Philippe Auguste à la mort de Charles V 1223–1380*. Nouvelle Histoire de Paris, Párizs, 1972.
Chapin, Elizabeth, *Les Villes de foire de Champagne*. Párizs, 1937.
Chaunu, H. és P., *Séville et L'Atlantique*. 12 kötet, Párizs, 1955–60.
Cherry, John, *Goldsmiths*, British Museum Medieval Craftsmen Series, London, 1992.
Chiapelli, Fredi (szerk.), *The Dawn of Modern Banking*, New Haven, Connecticut, 1979.
Childs, Wendy R., *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*. Manchester, 1978.
Childs, Wendy R., 'Anglo-Portuguese Trade in the Fifteenth Century', *Transactions of the Royal Historical Society*, 6. sorozat, ii, 1992, 195–219. o.
Childs, Wendy R., 'Commerce and Trade', in Christopher Allmand (szerk.), *New Cambridge Medieval History*, vii, c. 1415–c. 1500, 145–60. o.
Chomel, V. és J. Ebersholt, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne*, Párizs, 1951.
Chorley, Patrick, 'The Cloth Exports of Flanders and Northern France during the Thirteenth Century: a Luxury Trade?, *Economic History Review*, xl, 1987, 349–379. o.
Clark, Kenneth, *Landscape into Art*, London, 1949.
Clarke, M. V., *The Medieval City State*, London, 1926.
Cohen, Esther, *Gift, Payment and the Sacred in Medieval Popular Religiosity*, Uhlenbeck – Lecture IX, Netherlands Institute for Advanced Study, Wassenaar, 1991.
Cohn, Samuel Kline, *Creating the Florentine State: Peasants and Rebellion, 1348–1434*, Cambridge, 1999.
Colvin, H. M. (szerk.), *The History of the King's Works*, i, 1963.
Craeybeckx, J., *Un grand commerce d'importations: les vins de France aux anciens Pays-Bas (xiiie–xvie siècle)*, Párizs, 1958.
Czechoslovakian Glass 1350–1980, kiállítási katalógus, Corning Museum of Glass, New York, 1981.
Darwin, F. D. S., *Louis d'Orléans (1372–1407)*, London,1936.
Davids, Karel és Jan Lucassen (szerk.), *A Miracle Mirrored: The Dutch Republic in its European Context*, Cambridge, 1995.
Davidsohn, Robert, *Geschichte von Florenz*, 4 kötet, Berlin, 1896–1927, olasz fordítás, *Storia di Firenze*, 8 kötet, 1956–68.
Davis, R. H. C., *The Medieval Warhorse*, London, 1989.
Daviso di Charvensod, M. C., *I Pedaggi delle Alpi Occidentali nel Medio Evo*, Deputazione Subalpina di Storia Patria, Torino, 1961.
Day, John, *Les Douanes de Gênes 1376–7*, 2 kötet, Párizs, 1963.
Day, John (szerk.), *Etudes d'histoire monétaire, XIIe–XIXe siècles*, Lille, 1984.
Day, John, *The Medieval Market Economy*, Oxford, 1987.
Day, John, *Monnaies et Marchés au Moyen Age*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Párizs, 1996.
Day, John, *Money and Finance in the Age of Merchant Capitalism*, Oxford, 1999.
De Clercq, Geert (szerk.), *Ter Beurze/A la Bourse*, Bruges/Antwerpen, 1992.
del Treppo, Mario, *Els Mercaders Catalans i l'expansió de la Corona Catalano-Aragonesa al segle XV*. Barcelona, 1976.
Denucé, J., 'De Beurs van Antwerpen. Oorsprong en eerste Ontwikkeling 15e en 16e eeuwen', *Antwerpsch Archievenblad*, 2. sorozat, vi, 1931, 81–141. o.
Denzel, Markus A., 'Kaufmannshandbücher als Quellengattung zur vergleichenden europäischen Überseegeschichte', in Thomas Beck et al. (szerk.), *Überseegeschichte*. Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte, lxxv, 1999, 120–134. o.
Derolez, R., *The Library of Raphael de Mercatelis*, Gent, 1979.
de Roover, Raymond, 'The Commercial Revolution of the Thirteenth Century', *Bulletin of the Business Historical Society*, xvi, 1942, 34–39. o., újabb kiadása in Frederic C. Lane és Jelle C. Riemersma, *Enterprise and Secular Change*, Homewood, Illinois, 1953, 80–85. o.
de Roover, Raymond, *Money, Banking and Credit in Medieval Bruges: Italian Merchant Bankers, Lombards and Money-Changers*, Medieval Academy of America, Cambridge, Massachusetts, 1948.
de Roover, Raymond, *L'Evolution de la lettre de change (XIVe–XVIIIe siècles)*, Párizs, 1953.
de Roover, Raymond, 'New Interpretations of the History of Banking', *Journal of World History*, ii, 1954, 38–76. o., megtalálható *Business* c. kötetében is, 200–238. o.
de Roover, Raymond, 'The Development of Accounting Prior to Luca Pacioli According to the Account Books of Medieval Merchants', in A. C. Littleton és B. S. Yamey (szerk.), *Studies in the History of Accounting*, London, 1956, 114–174. o., megtalálható *Business* c. kötetében is, 119–180. o.
de Roover, Raymond, 'The Organisation of Trade', *Cambridge Economic History of Europe*, iii, Cambridge, 1963, 42–118. o.
de Roover, Raymond, *The Rise and Decline of the Medici Bank, 1397–1494*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1963.
de Roover, Raymond, 'Le Marche monétaire à Paris du règne de Philippe le Bel au début du XVe siècle', *Academie des Inscriptions et Belles-Lettres, comptes rendus*, 1968.
de Roover, Raymond, *The Bruges Money Market Around 1400*, Brüsszel, 1968.
de Roover, Raymond, *Business, Banking, and Economic Thought in Late Medieval and Early Modern Europe. Selected Studies of R. de Roover*, szerk. Julius Kirshner, Chicago, 1974.
De Rosa, Luigi, 'Land and Sea Transport and Economic Depression in the Kingdom of Naples from the XIVth to the XVIIIth Century', *Journal of European Economic History*, xxv, 1996, 339–368. o.
Deviosse, Jean, *Jean le Bon*, Párizs, 1985.
Dickstein-Bernard, Claire, *La Gestion financière d'une capitale à ses débuts: Bruxelles, 1334–1467*, Brüsszel, 1977.
Dini, Bruno (szerk.), *Una Pratica di Mercatura in Formazione 1394–5*, Firenze, 1980.
Dini, Bruno, 'L'industria serica in Italia Secc. XIII–XV', in Simonetta Cavaciocchi (szerk.), *La Seta in Europa Sec. XIII–XX*. Atti del 'Settimana di Studi', xxiv, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1993, 91–123. o.
Doehaerd, Renée, 'Les Galères génoises dans la Manche et le Mer du Nord à la fin du XIIIe et au début du XIVe s.', *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, xix, 1938, 5–76. o.
Doehaerd, Renée, *Les Relations commerciales entre Gênes, la Belgique, et l'Outremont au XIIIe et XIVe siècles*, Brüsszel–Róma, 1941.

Dollinger, Philippe, *La Hanse (XIIe–XVIIe siècles)*, Párizs, 1964; angol fordítás, *The German Hansa*, 1970.
Doria, Giorgio és Paola Massa Piergiovanni, *Il sistema portuale della repubblica di Genova*, Genova, 1988.
Doumerc, Bernard, 'Le galere da mercato', in Alberto Tenenti és Ugo Tucci (szerk.), *Storia di Venezia*, xii, Il Mare, Róma, 1991, 357–395. o.
Doumerc, Bernard és Stöckly, Doris, 'L'Evolution du capitalisme marchand à Venise: les financements des *galere da mercato* à la fin du Xve siecle', *Annales H. S. S.*, l, 1995, 133–157. o.
Dubois, Henri, *Les Foires de Chalon et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du Moyen Age (vers 1280–vers 1430)*. Párizs, 1976.
Dubuis, Pierre (szerk.), *Ceux qui passent et ceux qui restent, Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local*, Grand Saint-Bernard, 1989.
Duby, Georges, *Rural Economy and Country Life in the Medieval West*, 1962, angol fordítás, London, 1968.
Duby, Georges, *Le Dimanche de Bouvines*, Párizs, 1973, angol fordítás, *The Legend of Bouvines*, London, 1990.
Dunbabin, Jean, *Charles I of Anjou*, London 1998.
Duvosquel, Jean-Marie, 'Les Routes d'Ypres à Lille et le passage de la Lys au Moyen Age ou de l'économie domaniale aux foires de Flandre', in Erik Aerts et al. (szerk.), *Studia Historia Œconomica. Liber amicorum Herman Van der Wee*, Leuven, 1993, 93–110. o.
Dyer, Christopher, *Standards of living in the Later Middle Ages. Social Change in England c. 1200–1520*. Cambridge, 1989.
Edler, Florence, *Glossary of Medieval Terms of Business. Italian Series 1200–1600*, Medieval Academy of America, Cambridge, Massachusetts, 1934.
Edler de Roover, Florence, 'Early Examples of Marine Insurance', *The Journal of Economic History*, v, 1945.
Edler de Roover, Florence, 'Andrea Banchi setaiolo fiorentino del Quattrocento', *Archivio Storico Italiano*, cl, 1992, 877–963. o.
Endrei, Walter, 'Manufacturing a Piece of Woollen Cloth in Medieval Flanders: How Many Work Hours?' in Erik Aerts es John Munro (szerk.), *Textiles of the Low Countries in European Economic History*, Leuven, 1990, 14–23. o.
Epstein, Steven A., *Wills and Wealth in Medieval Genoa, 1150–1250*. Harvard Historical Studies, 103, Cambridge, Massachusetts, 1984.
Epstein, Steven A., *Genoa and the Genoese, 958–1528*. Chapel Hill, 1996.
Epstein, S. R. 'Cities, Regions and the Late Medieval Crisis. Sicily and Tuscany compared, *Past and Present*. cxxx, 1991, 3–50. o.
Epstein, S. R., *An Island for Itself. Economic Development and Social Change in Late Medieval Sicily*. Cambridge, 1992.
Epstein, S. R., 'Regional Fairs, Institutional Innovation, and Economic Growth in Late Medieval Europe, *Economic History Review*, 2. sorozat, xlvii, 1994, 459–482. o.
Epstein, S. R., *Freedom and Growth. The Rise of States and Markets in Europe, 1300–1750*, London, 2000.
Favier, Jean, *Un conseiller de Philippe le Bel: Enguerran de Marigny*, Párizs, 1963.
Favier, Jean, *Les Finances pontificales à l'époque du grand schisme d'Occident 1378–1419*. Bibliothèque des Ecoles Françaises d'Athenes et de Rome, ccxi, 1966.
Favier, Jean, 'Une ville entre deux vocations: la place d'affaires de Paris au XVe siècle', *Annales E. S. C.*, xxviii, 1973, 1245–1279. o.
Favier, Jean, *Paris au XVe siècle, 1380–1500*. Nouvelle Histoire de Paris, Párizs, 1974.
Favier, Jean, *Philippe le Bel*, Párizs, 1978.
Favier, Jean, *Gold and Spices, The Rise of Commerce in the Middle Ages*, 1987, angol fordítás, New York, 1998.
Fawtier, Robert, *The Capetian Kings of France*, 1941, angol fordítás, London, 1960.
Felloni, Giuseppe, 'Struttura e movimenti dell'economia genovese tra due e trecento: bilanci e prospettive di ricerca', *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra due e trecento*, Società ligure di storia Patria, Genova, 1984, 153–177. o.
Fernandez-Armesto, Felipe, *Before Columbus. Exploration and Colonisation from the Mediterranean to the Atlantic, 129–1492*, London, 1987.
Fitch, Marc, 'The London Makers of *Opus Anglicanum*', *Transactions of the London and Middlesex Archaeological Society*, xxvii, 1976, 288–296. o.
Fiumi, Enrico, 'Economia e vita privata dei fiorentini nelle rilevazione statistiche di Giovanni Villani. Indagine sulle condizioni alimentari', *Archivio Storico Italiano*, cxi, 1953, 207–241. o.
La Foire, Recueils de la Société Jean Bodin, v, Brüsszel, 1953, újabb kiadása, Párizs, 1983.
Fortún, L. J., *Sedes Reales de Navarra*, Pamplona, 1991.
Fossier, Robert, *La Terre et les hommes en Picardie jusqu'a la fin du XIIIe siècle*, Párizs–Louvain, 1968.
Fourquin, Guy, *Les Campagnes de la région parisienne à la fin du Moyen Age*, Párizs, 1964.
From Byzantium to El Greco Greek Frescoes and Icons, kiállítási katalógus, szerkesztette Myrtali Acheimastou-Potamianou, Royal Academy of Arts, London, 1987.
Fryde, Edmund B., *Studies in Medieval Trade and Finance*, London ,1983.
Fryde, Edmund B., *William de la Pole. Merchant and King's Banker (†1366)*, London es Ronceverte, 1988.
Gardiner, Robert es Richard W. Unger (szerk.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1650*, London, 1994.
Gardiner, Robert (szerk.), *The Age of the Galley*, London, 1995.
Gascon, R., *Grand commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyons et ses marchands*, Párizs, 1971.
Gilchrist, John, *The Church and Economic Activity in the Middle Ages*, London és NY, 1969.
Gimpel, Jean, *The Medieval Machine*, 2. kiadás, angol fordítás, Aldershot, 1988.
Glauser, Fritz, 'Der Gotthardstransit von 1500 bis 1660', in Jean-François Bergier (szerk.), *Histoire des Alpes. Perspectives Nouvelles*, a *Revue Suisse d'Histoire* különszáma, xxix, 1979, 16–52. o.
Goldthwaite, Richard A., *The Building of Renaissance Florence*, Baltimore, 1980.
Goldthwaite, Richard A., *Wealth and the Demand for Art in Italy 1300–1600*, Baltimore, 1993.
Goris, J. A., *Etude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 á 1567*, Louvain, 1925.
Grandchamp, P. G. et al., *La Ville de Cluny et ses Maisons: XIe–XVe siècles*, Párizs, 1997.
Graus, František, 'Die Handelsbeziehungen Böhmens zu Deutschland und Österreich i m 14. und zu Beginn des 15. jahrhunderts', *Historica*, ii, Prága, 1960, 77–110. o.
Green, Louis, *Castruccio Castracani*, Oxford, 1986.
Grendler, Paul F., *Schooling in Renaissance Italy 1300–1600*, Baltimore, 1989.
Grote, Ludwig, *»Hier bin ich ein Heer« Dürer in Venedig*, München, 1956.
Guillemain, Bernard, *La Cour pontificale d'Avignon, 1309–76*, Párizs, 1962.
Haedeke, Hans Ulrich, *Metalwork*, angol fordítás, 1970.
Halaga, Ondrej R., 'A Mercantilist Initiative to Compete with Venice: Kaschau's Fustian Monoploy (1411)', *Journal of European Economic History*, xii, 1983, 407–435. o.
Hammel-Kiesow, Rolf, 'Hansischer Seehandel und wirtschaftliche Wechsellagen. Der Umsatz im Lübecker Hafen in der zweiten Hällte des 14. Jahrhundert, 1492–6 und 1680–2', in Stuart Jenks es Michael North (szerk.), *Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- unt Wirtschaftsgeschichte der Hanse*, Quellen und Darstellungen zur hansische Geschichte, n. s., xxxxix, Köln/Bécs, 1993, 77–94. o.
Hanke, L., *The Imperial City of Potosi*, Hága, 1956.
Harrison, D. F., 'Bridges and Economic Development, 1300–1800', *Economic History Review*, 2. sorozat, xlv, 1992, 240–261. o.
Harte, N. B. és Ponting, K. G. (szerk.), *Cloth and Clothing in Medieval Europe*. London, 1983.
Hartt, Frederick, *History of Italian Renaissance Art: Painting, Sculpture, Architecture*, 4. kiadás, javította David G. Wilkins, London, 1994.
Harvey, Paul, *Medieval Maps*, British Library, London, 1991.
Hatcher, John, *English Tin Production and Trade Before 1550*, Oxford, 1973.
Hatcher, John, *The History of the British Coal Industry. Vol. 1: Before 1700: Towards the Age of Coal*, Oxford, 1993.
Haverkamp, Alfred, *Herrschaftsformen der frühstaufer in Reichsitalien*, Trier, 1971.
Heers, Jacques, *Gênes au XVe siècle. Activite économique et problèmes sociaux*, Párizs, 1961 (rövidített kiadás *Gênes au XVe siècle*, Párizs, 1971).
Heers, Jacques, *L'Occident aux XIVe et XVe siècles. Aspects économiques et sociaux*, Párizs, 2. kiadás, 1966.
Heers, Jacques, *Esclaves et domestiques au Moyen Age dans le monde méditerranéen*, Párizs, 1981.
Henderson, John, *Piety and Charity in Late Medieval Florence*, Oxford, 1994.
Henneman, John Bell, *Royal Taxation in Fourteenth-Century France. The Development of War Financing 1322–1356*, Princeton, 1971.
Herald, Jacqueline, *Renaissance Dress in Italy 1400–1500*, History of Dress Series, London és New Jersey, 1981.
Herlihy, David J., *Pisa in the Early Renaissance; a Study of Urban Growth*, New Haven, Connecticut, 1958.
Herlihy, David J., *Medieval and Renaissance Pistoia: the Social History of an Italian Town, 1200–1450*, New Haven, Connecticut, 1967.
Herlihy, David es Klapisch-Zuber, Christiane, *Tuscans and their Families*, 1978, rövidített angol fordítás, New Haven és London, 1985.

Herlihy, David, *Opera Muliebria. Women and Work in Medieval Europe*, New York, 1990.
Heyd, W., *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, francia kiadás, 2 kötet, Lipcse, 1885–86.
Hilario Casado Alonso, 'El comercio internacional burgalés en los ss. XV & XVI', in Floriano Ballesteros Caballero (szerk.), *Actas del V Centenaio del Consulado de Burgos*, Burgos, i, 1994, 175–274. o.
Hillgarth, J. N., *The Spanish Kingdoms 1250–1516*. 2 kötet, Oxford, 1978.
Hitzer, Hans, *Der Straße*, München, 1971.
Hocquet, Jean-Claude, *Le Sel et la fortune de Venise*, 2 kötet, Lille, 1978–79.
Hocquet, Jean-Claude, *Le Sel et le pouvoir*, Lille, 1985
Hocquet, Jean-Claude (szerk.), *Le Roi, le marchand et le sel*, Lille, 1987.
Holmes, G., 'Florentine Merchants in England 1346–1436', *Economic History Review*, 2. sorozat, xiii, 1960, 193–208. o.
Honeybourne, M. B., *Sketch Map of London Under Richard II*, London Topographical Society, xciii, 1960.
Hoshino, Hidetoshi, *L'arte della lana in Firenze nel basso medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII–XV*, Biblioteca Storica Toscana, xxi, 1980.
Hoshino, Hidetoshi, 'The Rise of the Florentine Woollen Industry in the Fourteenth Century', in N. B. Harte és K. G. Ponting (szerk.), *Cloth and Clothing in Medieval Europe*, London, 1983, 184–204. o.
Hunt, Edwin S., *The Medieval Super-Companies. A Study of the Peruzzi Company of Florence*, Cambridge, 1994.
Hunt, Edwin S. és James M. Murray, *A History of Business in Medieval Europe 1200–1500*. Cambridge, 1999.
Hyde, J. K., 'Some Uses of Literacy in Venice and Florence in the Thirteenth and Fourteenth Centuries', megjelent *Literacy* c. kötetében, 112–135. o.
Hyde, J. K., 'The Role of Diplomatic Correspondence and Reporting: News and Chronicles', megjelent *Literacy* c. kötetében, 217–259. o.
Hyde, J. K. (szerk. Daniel Waley), *Literacy and its Uses. Studies on Late Medieval Italy*, Manchester, 1993.
Iliescu, Octavien, 'Nouvelles éditions d'actes notariés instrumentés au XIVe siècle dans les colonies génoises des bouches du Danube', *Revue des Etudes Sud-Est Européennes*, xv, 1977, 113–129. o.
Irsigler, F., *Die Wirtschaftliche Stellung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert*, Vierteljahrschrift fur Sozial- und Wirtschaftsgeschiche, 65. melléklet, 1979.
James, Margery K., 'The Fluctuations of the Anglo-Gascon Wine Trade During the Fourteenth Century', *Economic History Review*, 2. sorozat, iv, 1951–52, 170–196. o.
James, Margery K., *Studies in the Medieval Wine Trade*, Oxford, 1971.
Javier Fortun, Luis (szerk.), *Sedes Reales de Navarra*, Pamplona, 1991.
Jenks, Stuart, 'Die *Carta Mercatoria*: ein "Hansisches" Privileg', *Hansische Geschichtsblätter*, cviii, 1990, 45–86. o.
Jenks, Stuart, *England, die Hanse und Preußen: Handel und Diplomatie: 1377–1474*, 3 kötet, Quellen und Darstellungen zur hansische Geschichte, n. s., xxxxviii, Köln/Bécs, 1992.
Jesse, Wilhelm, *Der Wendische Münzverein*. Lübeck, 1928.
Jordan, William Chester, *The Great Famine. Northern Europe in the Early Fourteenth Century*. Princeton, New Jersey, 1996.
Kazimir, Stefan et al., *Kremnická mincovňa 1328–1978*. Kremnica, 1978.
Kaye, Joel, *Economy and Nature in the Fourteenth Century. Money, Market Exchange and the Emergence of Scientific Thought*, Cambridge, 1998.
Kedar, Benjamin Z., *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*, New Haven, Connecticut, 1976.
Keene, Derek, 'Medieval London and its Region', *The London Journal*, xiv, 1989, 99–111. o.
Kelly, H. A., 'Bishop, Prioress and Bawd in the Stews of Southwark', *Speculum*, lxxv, 2000, 342–388. o.
King, Donald, 'Types of Silk Cloth Used in England 1200–1500' in Simonetta Cavaciocchi (szerk.), *La Seta in Europa Sec. XIII–XX*, Atti del 'Settimana di Studi', xxiv, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1993, 457–464. o.
Klapisch-Zuber, Christiane, *Les Maîtres de marbre: Carrare 1300–1600*, Párizs, 1969.
Klein, Julius, *The Mesta: A Study in Spanish Economic History*, Cambridge, Massachusetts, 1920.
Klein, p. W., *De Trippen in de 17e eeuw*, Assen, 1965.
Koch, Rainer (szerk.), *Brücke zwischen den Völkern. Zur Geschichte der Frankfurter Messe*, 3 kötet, Frankfurt, 1991.
Kosi, Miha, *Potujoči srednji vek [Roads, Travellers and Traffic in Slovenian Territory]*, Ljubljana, 1998, angol nyelvű összefoglalóval
Kranz, Horst, 'Klerus und Kohle, ein Lütticher Fördervertrag von 1356', *Vierteljahrsschrift fur Sozial und Wirtschaftgeschichte*, lxxxv, 1998, 461–476. o.
Krüger, Herbert, *Das Älteste Deutsche Routenhandbuch. Jörg Gails "Raißbüchlin"*, Graz, 1974
Labarge, Margaret Wade, *Medieval Travellers. The Rich and the Restless*, London, 1982.
Lane, Frederic C., 'Venetian Shipping during the Commercial Revolution', *American Historical Review*, xxxviii, 1933, megtalálható *Venice and History* c. kötetében is, 3–24. o.
Lane, Frederic C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1934.
Lane, Frederic C., 'Rhythm and Rapidity of Turnover in Venetian Trade of the Fifteenth Century', *Studi in onore di Gino Luzzatto*, i, Milánó, 1949, angol fordításban megtalálható Lane *Venice and History* c. kötetében, 109–127. o.
Lane, Frederic C., 'Fleets and Fairs', *Studi in onore di Armando Sapori*, i, Milánó, 1957, 651–663. o., megtalálható *Venice and History* c. kötetében is, 128–141. o.
Lane, Frederic C, 'The Economic Meaning of the Invention of the Compass', *American Historical Review*, lxviii, 1963, 605–617. o.
Lane, Frederic C., *Venice and History*, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1966.
Lane, Frederic C., *Venice. A Maritime Republic*, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1973.
Lane, Frederic C., *Studies in Venetian Social and Economic History*, Aldershot, 1987.
Lane, Frederic C. és Reinhold C. Mueller, *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*. i, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1985.
Larner, John, *Culture and Society in Italy 1290–1420*, London, 1971.
Larner, John, *Marco Polo and the Discovery of the World*, New Haven, Connecticut, 1999.
La Roncière, Charles de, *Un changeur Florentin du Trecento: Lippo di Fede del Sega (1285 env. –1363 env.)*, Párizs, 1973.
La Roncière, Charles de, *Florence, centre économique régional au XIVe siècle*, 5 kötet, Aix-en-Provence, 1976. Rövidített és részben javított kiadása *Prix et salaires à Florence au XIVe Siècle (1280–1380)* címen jelent meg, Collection de l'Ecole Française de Rome, lix, Róma, 1982.
Laurent, Henri, *Un grand commerce d'exportation au Moyen Age. La Draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (XIIe–XVe siècle)*, Párizs, 1935.
Le Goff, Jaques, *Marchands et banquiers du Moyen Age*, 7. kiadás, Párizs, 1986.
Leguay, Jean-Pierre, *La Rue au Moyen Age*, Rennes, 1984.
Leguay, Jean-Pierre, 'Urban Life' in Michael Jones (szerk.), *New Cambridge Medieval History*, vi, Cambridge, 2000, 102–123. o.
Léonard, E., *Les Angevins de Naples*, Párizs, 1954.
Liagre-de Sturler, Leone, *Les Relations commerciales entre Gênes, la Belgique, et l'Outremonet d'après les archives notariales génoises (1320–1400)*, 2 kötet, Brüsszel és Róma, 1969.
Lightbown, R. W., *Secular Goldsmiths' Work in Medieval France: A History*. Reports of the Research Committee of the Society of Antiquaries of London, xxxvi, 1978.
Lilley, Keith, *Modernising the Medieval City: Urban Design and Civic Improvement in the Middle Ages*, Royal Holloway, University of London, Department of Geography, Research Papers, 1999.
Little, Lester K., *Religious Poverty and the Profit Economy in Medieval Europe*, Ithaca, New York, 1978.
Lloyd, T. H., *The English Wool Trade in the Middle Ages*, Cambridge, 1977.
Lloyd, T. H., *Alien Merchants in England in the High Middle Ages*, Brighton, 1982, 83–93. o.
Lloyd, T. H., *England and the German Hanse 1157–1611*, Cambridge, 1991.
Lopez, Roberto, *Genova marinaria nel Duecento: Benedetto Zaccaria*, Messina, 1933.
Lopez, Robert Sabatino, 'Market Expansion: The Case of Genoa', *Journal of Economic History*, xxiv, 1964, 445–464. o., Frederic C. Lane kritikai észrevételeivel, 465–469. o.
Lopez, Robert S., 'The Trade of Medieval Europe: The South', in M. M. Postan és E. E. Rich (szerk.), *The Cambridge Economic History of Europe*, i, Cambridge, 1952, 257–354. o., második kiadása, Cambridge, 1987, 306–401. o.
Lopez, Robert S., *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350*, Englewood Cliffs, 1971.
Lucas, Henry S., 'The Great European Famine of 1315, 1316 and 1317', *Speculum*, v, 1930, 343–377. o., megjelent E. M. Carus-Wilson, *Essays in Economic History* c. munkájában is, ii, London, 1962, 49–72. o.
Lugon, Antoine, 'Le Trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valai oriental (fin du XIIe – milieu du XIVe siècle), in Dubuis, Pierre (szerk.), *Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local*, Grand Saint-Bernard, 1989, 87–99. o.

Lutz, Elmar, *Die rechtliche Struktur süddeutscher Handelsgesellschaften in der Zeit der Fugger*, Tübingen, 1976.

Luzzatto, Gino, 'Sull'attendabilità di alcune statistiche economiche medievali', *Giornale degli Economisti*, 1929, megtalálható *Studi di Storia Economica Veneziana* c. kötetében is, Padova, 1954, 271–284. o.

Luzzatto, Gino, 'Tasso d'interesse e usura a Venezia nei secc. XIII–XV', *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*, Róma, 1958.

Luzzatto, Gino, *An Economic History of Italy*, 1958, angol fordítás 1961 (*Breve storia economica d'Italia*, 2. kiadás, 1965, fordítás nélkül).

Lyon, Bryce D., *From Fief to Indenture*, Cambridge, Massachusetts, 1957.

Mackay, Angus, *Money, Prices and Politics in Fifteenth-Century Castile*, Studies in History, xxviii, Royal Historical Society, 1981.

Mackenney, Richard, *Tradesmen and Traders. The World of the Guilds in Venice and Europe, c. 1250–c. 1650* (Totowa, New Jersey, 1987)

McArdle, Frank, *Altopascio: A Study in Tuscan Rural Society, 1587–1784*, Cambridge, 1978.

McCusker, John J. és Cora Gravesteijn, *The Beginnings of Commercial and Financial Journalism*, Amszterdam, 1991.

McKitterick, David, 'The Beginning of Printing', in Christopher Allmand (szerk.), *The New Cambridge Medieval History*, vii (c. 1415–c. 1500), Cambridge, 1998, 287–298. o.

Mallett, M. E., 'Anglo-Florentine Commercial Relations, 1465–91', *Economic History Review*, 2. sorozat, xv, 1962–63.

Mallett, Michael, *Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, 1967.

Małowist, Marian, 'The Trade of Eastern Europe in the Later Middle Ages', in M. M. Postan és Edward Miller (szerk.), *The Cambridge Economic History of Europe*, ii, 2. kiadás, Cambridge, 1987, 525–612. o.

Maréchal, Joseph, 'La Colonie espagnole de Bruges du XIVe au XVIe siècle', *Revue du Nord*, 35, 1953, 5–40. o.

Martindale, Andrew, 'The Venetian Sala del Gran Consiglio and its Fourteenth-Century Decoration', *Antiquaries Journal*, lxxiii, 1993, 76–124. o.

Marx, Anna Vannini (szerk.), *Trasporti e sviluppo economico secoli XIII–XVIII*, Atti del 'Settimana di Studi', v, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1986.

Masschaelle, James, 'Transport Costs in Medieval England', *Economic History Review*, 2. sorozat, xlvi, 1992, 266–279. o.

Masschaelle, James, *Peasants, Merchants and Markets: Inland Trade in Medieval England, 1150–1350*, Basingstoke, 1997.

Materne, Jan, 'Schoon ende Bequaem tot versamelinghe der cooplieden' in De Clercq (szerk.), *Ter Beurze*, 51–85. o.

Mayhew, N. J., 'Population, Money Supply, and the Velocity of Circulation in England, 1300–1700, *Economic History Review*, xlviii, 1995, 238–257. o.

Mazzaoui, Maureen Fennell, *The Italian Cotton Industry in the Later Middle Ages 1100–1600*, Cambridge, 1981.

Melis, Federigo, 'Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra alla fine del '300', 1958, megtalálható *I mercanti Italiani* c. kötetében is, 297–316. o.

Melis, Federigo, 'La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400' (1962), megtalálható *I mercanti Italiani* c. kötetében is, 317–344. o.

Melis, Federigo, *Aspetti della vita economica medievale – studi nell'Archivio Datini di Prato*, Monte dei Paschi di Siena, 1962.

Melis, Federigo, 'Werner Sombart e I Problemi della Navigazione nel Medioevo', in *L'opera di Werner Sombart nel centenario della nascita*, az *Economia e Storia* melléklete, viii, 1964, megtalálható *I trasporti* c. kötetében is.

Melis, Federigo, 'Le società commerciali a Firenze dalla secondo metà del XIV al XVI secolo', 1965, megtalálható *L'Azienda* c. kötetében is, 161–178. o.

Melis, Federigo, 'Note sur le mouvement du port de Beyrouth d'après la documentation florentine aux environs de 1400', in *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien. Actes du huitième colloque international d'histoire maritime*, Párizs, 1970.

Melis, Federigo, 'Intensità e regolarità nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo', in *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel. Histoire économique du monde méditerranéen 1450–1650*, Toulouse, 1973, i, 389–424. o.

Melis, Federigo, 'La lana della Spagna Mediterranea e della barberia occidentale nei secoli XIV–XV', in Marco Spallanzani (szerk.), *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII–XVII*, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, Atti delle 'Settimane di Studio', i, Firenze, 1974, 241–251. o., megtalálható *I mercanti italiani* c. kötetében is, 233–49. o.

Melis, Federigo, *I trasporti e le communicazioni nel medioevo*, Firenze, 1984.

Melis, Federigo, *I vini Italiani nel medioevo*, Firenze, 1984.

Melis, Federigo, *La banca pisana e le origini della banca moderna*, Firenze, 1987.

Melis, Federigo, *Industrie e commercie nella Toscana medievale*, Firenze 1989.

Melis, Federigo, *I mercanti Italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Firenze, 1990.

Melis, Federigo, *L'Azienda nel Medioevo*, Firenze, 1991.

Miskimin, H., *The Economy of Early Renaissance Europe 1300–1460*, Cambridge, 1975.

Miskimin, H., *Cash, Credit and Crisis in Europe, 1300–1600*, Aldershot, 1989.

Molà, Luca, *La comunità dei lucchesi a Venezia. Immigrazione e industria della seta nel tardo Medioevo*, Velence, 1994.

Mollat, G., *Les Papes d'Avignon (1305–1378)*, Párizs, 1930, angol fordításban *The Popes at Avignon, 1305–78*, 1963.

Mollat, Michel, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Párizs, 1952.

Mollat, Michel, *Le Rôle du sel dans l'histoire*, Párizs, 1968.

Muel, Francis, *The Tapestry of the Apocalypse at Angers, Front and Back*, a *La Tenture de l'apocalypse d'Angers* c. munka rövidített angol fordítása, Nantes, 1996.

Mueller, Reinhold C., 'The Spufford Thesis on Foreign Exchange: the Evidence of Exchange Rates', *Journal of European Economic History*, xxiv, 1995, 121–129. o.

Mueller, Reinhold C., *The Venetian Money Market. Banks, Panics, and the Public Debt 1200–1500*, Baltimore, 1997.

Mundy, John H., és Peter Riesenberg, *The Medieval Town*, Princeton, 1958.

Murray, Alexander, *Reason and Society in the Middle Ages*, Oxford, 1978.

Munro, John H., *Wool, Cloth and Gold. The Struggle for Bullion in Anglo-Burgundian Trade 1340–1478*, Brüsszel és Toronto, 1973.

Munro, John H., 'Wool Price Schedules and the Qualities of English Wools in the Later Middle Ages', *Textile History*, ix, 1978, 118–169. o.

Munro, John H., 'The Medieval Scarlet and the Economics of Sartorial Splendour' in N. B. Harte és K. G. Ponting (szerk.), *Cloth and Clothing in Medieval Europe*, 1983, 13–70. o.

Munro, John H. 'Industrial Transformations in the North-west European Textile Trades c. 1290–1340: Economic Progress or Economic Crisis?, in Bruce M. S. Campbell (szerk.), *Before the Black Death. Studies in the 'Crisis' of the Early Fourteenth Century*, Manchester, 1991, 110–148. o. Mindhárom megtalálható *Textiles* c. kötetében.

Munro, John H., *Bullion Flows and Monetary Policies in England and the Low Countries, 1350–1500*, Aldershot, 1992.

Munro, John H., *Textiles, Towns and Trade: Essays in the Economic History of Late Medieval England and the Low Countries*, Aldershot, 1994.

Munro, John H., 'The Industrial Crisis of the English Textile Towns, c. 1290–c. 1330', in Michael Prestwich, Richard Britnell és Robin Frame (szerk.), *Thirteenth-Century England*, vii, Woodbridge, 1999, 103–142. o.

Munro, John H., 'The Symbiosis of Towns and Textiles: Urban Institutions and the Changing Fortunes of Cloth Manufacturing in the Low Countries and England, 1270–1570', *The Journal of Early Modern History: Contacts, Comparisons, Contrasts*, iii, 1999, 1–74. o.

Munro, John H., 'The "New Institutional Economics" and the Changing Fortunes of Fairs in Medieval and Early Modern Europe: The Textile Trades, Warfare and Transaction Costs', *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftgeschichte*, lxxxviii, 2001, 1–47. o.

Nef, John U., 'Mining and Metallurgy in Medieval Civilisation', in M. M. Postan és E. E. Rich (szerk.), *The Cambridge Economic History of Europe*, ii, 2. kiadás, Cambridge, 1987, 693–761. o.

Niccolini da Camugliano, Ginevra, *The Chronicles of a Florentine Family, 1200–1400*, London, 1933.

Nicholas, David, 'Economic Reorientation and Social Change in Fourteenth-Century Flanders', *Past and Present*, lxx, 1976, 3–29. o., megtalálható *Trade, Urbanisation and the Family. Studies in the History of Medieval Flanders* c. kötetben is, Aldershot, 1996.

Nicholas, David, *The Metamorphosis of a Medieval City – Ghent in the Age of the Arteveldes 1302–1390*, University of Nebraska Press, Lincoln, Nebraska, 1987.

Nicholas, David, *Medieval Flanders*, London és New York, 1992.

Nightingale, Pamela, *A Medieval Mercantile Community. The Grocers' Company and the Politics and Trade of London, 1000–1485*, New Haven és London, 1995.

North, Michael, *Geldumlauf und Wirtschaftskonjunktur im sudlichen Ostseeraum an der Wende zur Neuzeit (1440–1570)*, Kieler historische Studien, 35, Sigmaringen, 1990.

Ohler, Norbert, *The Medieval Traveller*, 1986, angol fordítás, Woodbridge, 1989.

Origo, Iris, 'The Domestic Enemy: the Eastern Slaves in Tuscany in the Fourteenth and Fifteenth Centuries', *Speculum*, xxx, 1955, 321–66.

Origo, Iris, *The Merchant of Prato. Francesco di Marco Datini*, London, 1957.

Parks, G. B., *The English Traveller to Italy*, i, The Middle Ages to 1525, Róma, 1954.
Parsons, E. J. S., *The Map of Great Britain circa ad 1360, known as the Gough Map*, Oxford, 1958.
Partner, Peter, *The Lands of St Peter*, London, 1972.
Patrone, Anna Maria, *Le Casane astigiane in Savoia*, Deputazione Subalpina di Storia Patria, Torino, 1959.
Peeters, J. P., 'De-industrialization in the Small and Medium-sized Towns in Brabant at the End of the Middle Ages', in Herman van der Wee (szerk.), *The Rise and Decline of Urban Industries in Italy and in the Low Countries*, Leuven, 1988, 165–186. o.
Phillips, Carla Rahn és William D. Phillips Jr., *Spain's Golden Fleece: Wool Production and the Wool Trade from the Middle Ages to the Nineteenth Century*, Johns Hopkins, Baltimore, 1997.
Pinto, Giuliano, 'Firenze e la carestia del 1346–7', *Archivio Storico Italiano*, cxxx, 1972, 3–84. o., megjelent *La Toscana nel tardo medioevo* c. munkájában is.
Pinto, Giuliano, *La Toscana nel tardo medioevo*, Firenze, 1982.
Plesner, Johan, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, Acta Jutlandica, Koppenhága, 1938.
Postan, M. M., 'The Trade of Europe: The North', in M. M. Postan és E. E. Rich (szerk.), *The Cambridge Economic History of Europe*, ii, 2. kiadás, Cambridge, 1987, 168–305. o.
Pounds, N. J. G., 'Europe in the Early Fourteenth Century', in *An Historical Geography of Europe 450 bc to ad 1330*, Cambridge, 1973.
Power, Eileen, *The Wool Trade in English Medieval History*, Oxford, 1941
Prescott, H. F. M., *Jerusalem Journey. Pilgrimage to the Holy Land in the Fifteenth Century*, London, 1954.
Prescott, H. F. M., *Once To Sinai: The Further Pilgrimage of Father Felix Fabri*, London, 1957.
Prevenier, Walter és Blockmans, Wim P., *The Burgundian Netherlands*, Antwerpen, 1983, angol fordítás, Cambridge, 1986.
Pryor, John H., 'Foreign Policy and Economic Policy of the Angevins of Sicily and the Economic Decline of Southern Italy', in L. O. Frappell (szerk.), *Principalities, Powers and Estates. Studies in Medieval and Early Modern Government and Society*, Adelaide, 1980, 43–55. o.
Pryor, John H., *Geography, Technology and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571*, Cambridge, 1988.
Pryor, John H., *Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean*, London, 1987.
Pullan, Brian, *Rich and Poor in Renaissance Venice*, Oxford, 1971.
Quaglia, Lucien, *La Maison du Grand-Saint-Bernard*, Martigny, 1972.
Renouard, Yves, *Les Relations des papes d'Avignon et des compagnies commerciales et bancaires de 1316 à 1378*, Bibliothèque des Ecoles Françaises d'Athènes et de Rome, cli, Párizs, 1941.
Renouard, Yves, *The Avignon Papacy 1305–1403*, 2. kiadás, 1962, angol fordítás, 1970.
Renouard, Yves, 'Routes, étapes et vitesse de marche de France à Rome au XIIIeme et au XIVeme siècle d'aprés les itinéraires d'Eude Rigaud (1254) et de Barthélemy Bonis (1350), in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, iii, Milánó, 1962.
Renouard, Yves, *Les Hommes d'affaires italiens du Moyen Age*, Párizs, 1968.
Renouard, Yves, *Les Villes d'Italie de la fin du Xe siècle au debut du XIVe siècle*, ii, 2. kiadás, 1969.
Reyerson, Kathryn L., 'Medieval Silks in Montpellier: The Silk Market ca. 1250–ca. 1350', *Journal of European Economic History*, xi, 1982, 117–140. o., megtalálható a *Society, Law and Trade in Medieval Montpellier* c. kötetben is, Aldershot, 1995.
Reyerson, Kathryn L., *Business, Banking and Finance in Medieval Montpellier*, Toronto, 1985.
Reyerson, Kathryn L., 'Commerce and Communications', *New Cambridge Medieval History*, v, Cambridge, 1999, 50–70. o.
Richmond, Colin, *John Hopton. A Fifteenth-Century Suffolk Gentleman*, Cambridge, 1981.
Riu, Manuel, 'Banking and Society in Late Medieval and Early Modern Aragon', in Chiapelli (szerk.), *The Dawn of Modern Banking*.
Robinson, Jancis (szerk.), *The Oxford Companion to Wine*, Oxford, 1994.
Rörig, Fritz, *The Medieval Town*, 4. kiadás, 1964, angol fordítás, London, 1967.
Rouse, Richard H. és Mary A., *Manuscripts and their Makers, Commercial Book Producers in Medieval Paris 1200–1500*, London, 2000.
Rubin, Patricia Lee és Alison Wright, *Renaissance Florence. The Art of the 1470s*, National Gallery, London, 1999.
Ruddock, A. A., *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270–1600*, Southampton, 1961.
Runciman, Steven, *History of the Crusades*, 3 kötet, Cambridge, 1951–54.
Runciman, Steven, *The Sicilian Vespers*, Cambridge, 1958.
Sapori, Armando, *La crisi delle compagnie mercantili dei Bardi e dei Peruzzi*, Firenze, 1926.
Sapori, Armando, *Una compagnia di Calimala ai primi del Trecento*, Biblioteca Storica Toscana, vii, Firenze, 1932.
Sapori, Armando, (szerk.), *I libri di commercio dei Peruzzi*, Milánó, 1934.
Sapori, Armando, (szerk.), *I libri degli Alberti del Giudice*, Milánó, 1943.
Sapori, Armando, *Le Marchand Italien au Moyen Age*, Párizs, 1952; rövidített angol fordítás, *The Italian Merchant in the Middle Ages*, New York, 1970.
Sapori, Armando, *Studi di storia economica medievale…secoli XIII–XIV–XV*, 3. kiadás, 3 kötet, Firenze, 1955–67.
Saunders, Ann (szerk.), *The Royal Exchange*, London Topographical Society, 152, 1997.
Scammell, G. V., *The World Encompassed. The First European Maritime Empires c. 800–1650*, London és New York, 1981.
Schneidmüller, Bernd, 'Die Frankfurter Messen des Mittelalters – Wirtschaftliche Entwicklung, herrschaftliche Privilegierung, regionale Konkurrenz' in Koch (szerk.), *Brücke zwischen den Völkern der Frankfurter Messe*, i, 67–84. o.
Schofield, John, *Medieval London Houses*, New Haven és London, 1994.
Scott, Margaret, *Late Gothic Europe, 1400–1500*, History of Dress Series, London és New Jersey, 1980.
Sella, Domenico, 'European Industries 1500–1750', in Carlo M. Cipolla (szerk.), *Fontana Economic History of Europe*, ii, 1974, 354–426. o.
Sicard, G., *Aux origines des sociétés anonymes. Les Moulins de Toulouse au Moyen Age*, Párizs, 1953.
Sosson, Jean-Pierre, *Les Travaux publics de la ville de Bruges, XIVe–XVe siècles. Les Matériaux. Les Hommes*, Brüsszel, 1977.
Sosson, Jean-Pierre, 'Travaux publics et politiques économiques. L'Example de quelques villes des anciens Pays-Bas (XIVe–XVe siècle)', in Eric Aerts et al. (szerk.), *Studia Historia Œconomica. Liber amicorum Herman Van der Wee*, Leuven, 1993, 239–258. o.
Spallanzani, Marco (szerk.), *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII–XVII*, Atti delle 'Settimane di Studio', i, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, Firenze, 1974.
Spallanzani, Marco (szerk.), *Produzione commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII–XVIII)*, Atti delle 'Settimane di Studio', ii, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, Firenze, 1976.
Spallanzani, Marco, 'A Note on Florentine Banking in the Renaissance: Orders of Payment and Cheques', *Journal of European Economic History*, vii (1978), 145–165. o.
Spallanzani, Marco, 'Il piatto islamico Venier-Molin del Bargello', Andrew Morrogh et al. (szerk.), *Renaissance Studies in Honor of Craig Hugh Smyth*, Villa I Tatti, vii, Firenze, 1985, ii, 465–476. o.
Sprandel, Rolf, *Das Eisengewerbe im Mittelalter*, Stuttgart, 1968.
Sprandel, Rolf, *Das Mittelalterliche Zahlungssystem nach hansisch-nordischen Quellen des 13.–15. Jahrhunderts*, Stuttgart, 1975.
Spufford, Margaret, 'Literacy, Trade and Religion in the Commercial Centres of Europe', in Karel Davids és Jan Lucassen (szerk.), *A Miracle Mirrored: The Dutch Republic in its European Context*, Cambridge University Press, 1995, 229–283. o.
Spufford, Peter és Margaret, *Eccleshall*, Keele, 1964.
Spufford, Peter, 'La Rôle de la monnaie dans la révolution commerciale du XIIIe siècle', in John Day (szerk.), *Etudes d'histoire monétaire, XIIe–XIXe siècles*, Lille, 1984, 355–395. o.
Spufford, Peter, *Handbook of Medieval Exchange*, Royal Historical Society, Guides and Handbooks 13, London, 1986.
Spufford, Peter, 'Coinage and Currency', in M. M. Postan és E. E. Rich (szerk.), *The Cambridge Economic History of Europe*, ii, 2. kiadás, Cambridge, 1987, 788–873. o.
Spufford, Peter, 'Mint Organisation in Late Medieval Europe' in Peter Spufford és N. J. Mayhew (szerk.), *Later Medieval Mints: Organisation, Administration and Techniques*, British Archaeological Reports, International Series, Oxford, 1987, 5–27. o.
Spufford, Peter, *Money and its Use in Medieval Europe*, Cambridge University Press, Cambridge, 1988.
Spufford, Peter, 'Spätmittelalterliche Kaufmannsnotizbücher als Quelle zur Bankengeschichte. Ein Projektbericht', in Michael North (szerk.), *Kredit im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Europa*, Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, n. s. xxxvii, Hansischen Geschichtsverein, 1991, 103–120. o.
Spufford, Peter, 'Financial Markets and Money Movements in the Medieval Occident', in *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente*

Medieval, Actas de la XVIII Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 1992, 201–216. o.
Spufford, Peter, 'Access to Credit and Capital in the Commercial Centres of Europe', in Karel Davids és Jan Lucassen (szerk.), *A Miracle Mirrored; The Dutch Republic in European Perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 1995, 303–337. o.
Spufford, Peter, 'The Role of Entrepreneurs in State Formation in Late Medieval Europe', in Simonetta Cavaciocchi (szerk.), *Poteri Economici e Poteri Politici secc. XIII–XVIII*, Atti del 'Settimana di Studi', xxx, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1999, 483–500. o.
Spufford, Peter, 'Trade in Fourteenth-Century Europe', *New Cambridge Medieval History*, vi, Cambridge, 2000, 155–208. o.
Spufford, Peter, 'Conclusioni', in Rina La Guardia (szerk.), *I Luoghi della Moneta*, Milano, 2001, 157–172. o.
Stahl, Alan, 'The Deathbed Oration of Doge Mocenigo and the Mint of Venice', *Mediterranean Historical Review*, x, 1995, 284–301. o.
Stahl, Patricia, 'Der Zinnhandel auf der Frankfurter Messe', in Rainer Koch (szerk.), *Brücke zwischen den Völkern. Zur Geschichte der Frankfurter Messe*, ii, Frankfurt, 1991, 147–158. o.
Staniland, Kay, *Embroiderers*, British Museum Medieval Craftsmen Series, London, 1991.
Stefani, Giuseppi (szerk.), *Insurance in Venice from the Origin to the end of the Serenissima*, Trieszt, 1956, angol fordítás, 1958.
Steinberg, S. H., *Five Hundred Years of Printing*, 2. kiadás, Harmondsworth, 1961.
Stöckly, Doris, *Le Systeme de l'Incanto des galères du marché à Venise (fin du XIIIe – milieu du XVe siècle)*, Leiden, 1994.
Stopani, Renato, *La Via Francigena. Una Strada europea nell'Italia del Medioevo*, 2. kiadás, Firenze, 1992.
Strauss, Gerald, *Nuremberg in the Sixteenth Century*, New York, 1966.
Strayer, Joseph R., *On the Medieval Origins of the Modern State*, Princeton, 1970.
Strayer, Joseph R. (szerk.), *Dictionary of the Middle Ages*, New York, 12 kötet, 1982–89.
Stromer, Wolfgang von, *Oberdeutsche Hochfinanz 1380–1450*, 3 kötet, Wiesbaden, 1970.
Stromer, Wolfgang von, *Die Gründung der Baumwollindustrie in Mitteleuropa: Wirtschafts-politik im Spätmittelalter*, Stuttgart, 1978.
Stromer, Wolfgang von, 'Bernardus Teutonicus und die Geschäftbeziehungen zwischen den Deutschen Ostalpen und Venedig vor gründung des Fondaco dei Tedeschi', in P. W. Roth (szerk.), *Beiträge zur Handels- und Verkehrgeschichte*, Grazer Forschungen zur Wirtschfts und Sozialgeschichte, iii, 1978, 1–15. o.
Stromer, Wolfgang von, 'Ulman Stromer (1329–1407), das Handelhaus Stromer und die Papiermühle', in Wolfgang von Stromer és Jürgen Franzke (szerk.), *Zauberstoff Papier. Sechs Jahrhunderte Papier in Deutschland*, München, 1990.
Stromer, Wolfgang von, 'Die erste Papiermühle in Mitteleuropa: Ulman Stromeirs 'Hadermühle' Nürnberg 1390–1453, an der Wiege der Massenmedien', in Simonetta Cavaciocchi (szerk.), *Produzione e commercio della carta e del libro. Secc. XIII–XVIII*, Atti del 'Settimana di Studi', xxiii, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, 1992, 297–311. o.
Stuard, Susan Mosher, 'Ancillary Evidence for the Decline of Medieval Slavery', *Past and Present*, 149, 1995, 3–28. o.
Szabo, T., 'La rete stradale del contado di Siena', *Mélanges de l'Ecole Française de Rome*, lxxxvii, 1975, 141–186. o.
Tangheroni, Marco, *La città dell'argento. Iglesias dalle origini alla fine del Medioevo*, Nápoly, 1985.
Tenenti, Alberto és Vivanti, Corrado, 'Le Film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes xive–xvie siècles', *Annales E. S. C.*, xvi, 1961, 83–86. o. és térkép.
Tenenti, Alberto, *Piracy and the Decline of Venice*, London, 1967.
Thielemans, Marie-Rose, *Bourgogne et Angleterre. Relations politiques et economiques entre les Pays-Bas bourguignons et l'Angleterre 1435–67*, Brüsszel, 1966.
Thoen, Erik, *Landbouwekonomie en bevolking in Vlaanderen gedurende de late Middleeuwen en het begin van de Moderne Tijden*, Gent, 1988.
Threlfall-Holmes, Miranda, 'Late Medieval Iron Production and Trade in the North-East', *Archaeologia Aeliana*, 5. sorozat., xxvii, 1999, 111–122. o.
Thrupp, Sylvia L., *The Merchant Class of Medieval London (1300–1500)*, Ann Arbor, 1948.
Tóth, Csaba, 'The Role of the Hungarian Gold Coinage in Europe', in *XII Internationaler Numismatischer Kongress Berlin 1997, Akten*, szerk. Bernd Kluge és Bernhard Weisser, ii, Berlin, 2000, 1095–1097. o.
Touchard, Henri, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, Párizs, 1967.
Tyler, J. E., *The Alpine Passes 962–1250*, Oxford, 1930.
Unger, Richard W., *The Ship in the Medieval Economy 600–1600*, Montreal, 1980.
Unger, Richard W., 'Feeding Low Countries Towns: the Grain Trade in the Fifteenth Century', *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, lxxvii, 1999, 329–358. o.
Unger, Richard W., 'Beer Imports into the Low Countries', in Nils Jörn, Werner Paravicini és Horst Wernicke (szerk.), *Hansekaufleute in Brügge*, iv, Bern, 2000, 205–214. o.
Usher, A. P., *The Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe*, Cambridge, Massachusetts, 1943.
Vale, Malcolm, 'England, France and the Origins of the Hundred Years' War', in Michael Jones és Malcolm Vale (szerk.), *England and her Neighbours, 1066–1453*, London, 1989.
Vale, Malcolm, 'Manuscripts and Books', in Christopher Allmand (szerk.), *The New Cambridge Medieval History*, vii (c. 1415–c. 1500), Cambridge, 1998, 278–286. o.
Van der Wee, Herman, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth – Sixteenth Centuries)*, 3 kötet, Hága, 1963.
Van der Wee, Herman, 'Structural Changes and Specialisation in the Industry of the Southern Netherlands, 1100–1660', *Economic History Review*, 2. sorozat, xxviii, 1975, 203–221. o., megtalálható *Low Countries* c. kötetében, 201–222. o.
Van der Wee, Herman (szerk.), *The Rise and Decline of Urban Industries in Italy and in the Low Countries*, Leuven, 1988.
Van der Wee, Herman (szerk.), La Banque en Occident, Antwerpen, 1991.
Van der Wee, Herman és T. Peeters, 'Un modèle dynamique de croissance interseculaire du commerce mondiale, XIIe–XVIIIe siècles' *Annales, E. S. C.*, xv, 1970, 100–128. o.
Van Egmond, Warren, *Practical Mathematics in the Italian Renaissance*, Annali dell'Istituto e Museo di Storia della Scienza, 4. melléklet, Firenze, 1980.
Van Heerwaarden, Jan, *Opgelegde Bedevaarten*, Assen/Amszterdam, 1978.
van Houtte, J. A., 'The Rise and Decline of the Market of Bruges', *Economic History Review*, 2. sorozat, xix, 1966, 29–47. o.
van Houtte, J. A., *Bruges*, Brüsszel, 1967.
van Houtte, J. A., *An Economic History of the Low Countries 800–1800*, London, 1977.
van Uytven, Raymond, 'La Draperie brabançonne et malinoise du XIIe au XVIIe siècle: grandeur éphémère et décadence', in Spallanzani, Marco (szerk.), *Produzione commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII–XVIII)*, Atti delle 'Settimane di Studio', ii, Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Prato, Firenze, 1976, 85–97. o.
van Uytven, Raymond, 'Cloth in Medieval Literature of Western Europe' in N. B. Harte és K. G. Ponting (szerk.), *Cloth and Clothing in Medieval Europe*, London, 1983, 151–183. o.
van Uytven, Raymond, *Liber Amicorum, "Proeve 't al, 't is prysselyck". Consumption in European Towns (13th–18th Century). Bijdragen tot de Geschiedenis*, lxxxi, 1998.
van Werveke, Hans, 'Der Flandrische Eigenhandel im Mittelalter', *Hansische Geschichtsblätter*, lxi, 1936, 7–24. o., megtalálható *Miscellanea* c. kötetében is, 45–59. o.
van Werveke, Hans, 'De omvang van de Ieperse lakenproductie in de veertiende eeuw', *Mededelingen van de Koninklijkse Vlaamse Academie, Klasse der Letteren*, ix, 2, 1947.
van Werveke, Hans, 'La Famine de l'an 1316 en Flandre et dans les régions voisines', *Revue du Nord*, xli, 1959, 5–14. o., megtalálható *Miscellanea* c. kötetében is, 326–338. o.
van Werveke, Hans, *Miscellanea Mediaevalia*, Gent, 1968.
Vaughan, Richard, *Matthew Paris*, Cambridge, 1958.
Vaughan, Richard, *Philip the Good*, London, 1970.
Vaughan, Richard, *Charles the Bold*, London, 1973.
Veale, Elspeth M., *The English Fur Trade in the Later Middle Ages*, Oxford, 1966.
Verlinden, Charles, *L'Esclavage dans l'Europe médievale*, i, Bruges 1955, ii, Gent, 1977.
Verlinden, Charles, 'Markets and Fairs', *Cambridge Economic History of Europe*, iii, Cambridge, 1963, 126–153. o.
Verlinden, Charles, 'Marchands ou tisserands? A propos des origines urbaines', *Annales, E. S. C.*, xxvii, 1972, 396–406. o.
Voet, Leon, *Antwerp. The Golden Age*, angol fordítás, Antwerpen, 1973.
Volpe, G., 'Montieri: costituzione politica, struttura sociale e attività economica d'una terra mineraria toscana nel XIII secolo', *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, vi, 1908.
von Wartburg, Marie-Louise, 'The Archaeology of Cane Sugar Production: A Survey of Twenty Years of Research in Cyprus', *Antiquaries Journal*, lxxxi, 2001, 305–335. o.
Wake, C. H. H., 'The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports. ca.

1400–1700', *Journal of European Economic History*, viii, 1979, 361–403. o.
Waley, Daniel, *Siena and the Sienese in the Thirteenth Century*, Cambridge, 1991.
Watson, Andrew, 'Back to Gold – and Silver', *Economic History Review*, 2. sorozat, xx, 1967, 1–34. o.
Wiesflecker, Hermann, *Kaiser Maximilian I.* 5 kötet, Bécs, 971–986. o.
Wilkins, E. H., *Life of Petrarch*. Chicago, 1961.
Winkler, Friedrich, *Dürers Zeichnungen*, i, 1484–1502, Berlin, 1936.
Wolff, Philippe, *Commerces et marchands de Toulouse (vers 1350–vers 1450)*, Párizs, 1954.
Wolff, Philippe, 'Les Hôtelleries toulousaines au Moyen Age', *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, 189–205. o.
Yamey, Basil S. (szerk.), *Double Entry Book-keeping in Western Europe, 1300 to 1800*. Routledge, London, 2000.

Kiadatlan doktori értekezések

Frearson, Michael C., *The English Corantos of the 1620s*, University of Cambridge, 1993.
Uhler S., *English Customs Ports 1275–1323*, St Andrews, 1975.

Képjegyzék

Angers, Musée des Beaux-Arts d'Angers 382–3
Antwerpen, Musée des Tapisseries 110, 264
Athén, Bizánci és Keresztény Múzeum 413
Avignon, Musée de Villeneuve-Avignon 85
Bécs, Österreichische Nationalbibliothek 28, 204, 304, 356, 357
Berlin, Kupferstichkabinett 27, 98; Nationalgalerie 18, 236
Braunschweig, Herzog Anton Ulrich Museum 384
Brugge, Groeningemuseum 89, 270, 381; Bibliothèque (Campus Bruges) 35, 55, 286
Cambridge, Fitzwilliam Museum, 347
Dijon, Archives Départementales 153; Musée des Beaux Arts 190, 205
Drezda, Sächisches Hauptarchiv 357 bal
Dublin, National Gallery of Ireland 268
Firenze, Biblioteca Laurenziana 80, 248, 289; Biblioteca Riccardiana 86–87, 240; Bargello 258; Uffizi 277, 339
Genova, Museo Navale 386
Glasgow, University Library 203
Hallein, Keltenmuseum 297
Hamburg, Museum für Kunst und Gewerbe 269
Heidelberg, Ruprecht-Karls-Universitat Bibliothek 17
Issogno, Val d'Aosta, Castello 130
Karlsruhe, Badische Landesbibliothek 407
Koblenz, Landeshauptarchiv 167
Leeuwarden, Fries Museum 59
Liège, Université de Liège, Bibliothèque 117; Trésor de la Cathédrale de Liège 125
London, British Library 15, 140, 224, 225, 243, 247, 321, 326, 327, 404; British Museum 14, 145, 358, 361; National Gallery 131 top, 270, 267; Victoria and Albert Museum 124, 262–3
Los Angeles, Paul Getty Museum, 272, 271
Lübeck, Stadtarchiv 378
Lyon, Musée Historiques des Tissus 127
Modena, Biblioteca Estense 311
Montefiore del'Aso, Santa Luccia 125
München, Bayerische Staatsbibliothek 2, 7
Nápoly, Museo Nazionale di Capodimonte 21, 36
New York, Metropolitan Museum of Arts 275, 258
Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum 54, 218
Oxford, Ashmolean Museum 135
Párizs, Bibliothèque Nationale 36, 49, 61, 79, 92, 100–1, 124, 126, 164, 193, 223, 299, 303, 306, 307, 311, 314–5, 317, 343, 345, 349; Bibliothèque de l'Arsenal 112, 102, 113; Musée Cluny 35, 301; Musée du Louvre 13, 67, 131 left, 142; Archives Nationales 1
Perugia, Collegio della Mercanzia 235
Prato, Archivio Dantini 29, 34; Palazzo Comunale 233
Róma, Biblioteca Apostolica Vaticana 305; Pinacoteca Vaticana 292
Rotterdam, Boyman van Beuningen Museum 229, 403
Siena, Archivio di Stato di Siena 62
St Gallen, Historisches Museum 252
Torino, Museo Civico 111
Urbino, Palazzo Ducale 123, 74
Velence, Biblioteca Marciana 394–5; Galleria dell'Accadémia 353
Verona, Museo di Castelvecchio 142
Waldsee, Kunstsammlung Waldburg-Wolfegg 362
Varsó, Muzeum Narodowe w Warszawie 391
Zürich, Centralbibliothek 217

Külön köszönet a párizsi Madame M. T. Hirschkoffnak

Fotók

ACL, Brüsszel 234, 267; AKG, London 300, 353, 379; Alinari 39, 365, 399; Alleman, A. 44; Archives Photographiques, Párizs 279, 393; Austin, James 73; Bridgeman Art Library 190, Bruckner, Georgina 21, 77; Delvert, Ray 172; Department of Environment 69; Edimund 208; Firenze Soprintendenza delle Gallerie 108, 109; Francassetti, Martha 179 top; Maison de la France 145, 157 both, 178; Giraudon 122, 138, 161; Giusti 178: Hirmer Verlag 126; Ente Nazionale Italiano per il Turismo 82, 208, 245; Lane, Emily 173; Querezi, Cremona 83; RMN, Párizs 201, 301: Roger-Viollet, Párizs 71, 76, 151, 154, 170; Scala 90–91, 125, 174, 231, 233, 235, 243, 261, 290, 308; Schelling, Lübeck 377; Spufford, Peter 176, 179, 234, 245, 359; Webb, John, Thames and Hudson 14, 74, 262–63, Van der Veer, J. 59; Zodiaque 169 mindkettő.

Név- és tárgymutató